

Permis unique

Référence : 100117048 - 2392283

Le Gouvernement wallon

Vu la demande introduite en date du **18/11/2024** réceptionnée par le fonctionnaire technique en date du **22/11/2024** par laquelle :

- BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT
 - Rue des Frères Wright 8 à 6041 CHARLEROI,

ci-après dénommé l'exploitant, sollicite un permis unique pour maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussel South, augmenter le nombre de vols commerciaux et le nombre de passagers, étendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée), dans un établissement situé RUE DES FRÈRES WRIGHT n° 8 à 6041 CHARLEROI (Gosselies) ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

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

Vu la Directive 2002/49/CE du parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le Règlement (CE) n° 142/2011 de la Commission du 25 février 2011, qui porte application du Règlement (CE) n° 1069/2009 ;

Vu le Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

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 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 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 ministériel du 29 mars 2019 de localisation des sonomètres sur les aéroports wallons ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu le permis unique du 14 février 2005 délivré par les Fonctionnaires technique et délégué pour un terme expirant le 21 mars 2025 autorisant l'aérogare (Terminal Nord T1), les parkings, les voiries, les chaussées aéronautiques, la station épuration, les bâtiments techniques et le parc pétrolier ;

Vu l'arrêté du 19 novembre 2007 délivré par les Fonctionnaires technique et délégué pour un terme expirant le 27 juillet 2025, autorisant la construction et l'exploitation d'un Hangar N2 ;

Vu l'arrêté du 01^{er} octobre 2007 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction du Taxiway Nord ;

Vu le permis d'urbanisme du 30 octobre 2009 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'aménagement d'un parking de 1 500 places (P2) ;

Vu le permis d'urbanisme du 29 novembre 2010 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'extension du terminal ;

Vu le permis d'urbanisme du 04 avril 2011 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une vigie de contrôle en surplomb du terminal existant ;

Vu le permis d'urbanisme du 18 novembre 2011 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une friterie ;

Vu le permis d'urbanisme du 17 janvier 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'aménagement d'un parking de 2 305 places (parking economy P3) ;

Vu le permis d'urbanisme du 17 février 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'un giratoire sur la route d'accès ;

Vu le permis d'urbanisme du 20 février 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une œuvre d'art sur le rond-point de l'aéroport ;

Vu le permis d'urbanisme du 24 mai 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le réaménagement du parking express et de la gare des bus ;

Vu le permis d'urbanisme du 07 juin 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la réalisation de 2 dalles de parking avions et voiries de contournement ;

Vu l'arrêté du 15 mars 2013 délivré par le Collège communal autorisant le voûtement et la déviation du cours d'eau non navigable « Le Tintia » ;

Vu le permis d'urbanisme du 21 janvier 2014 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le déplacement d'une installation mobile existante (vestiaire fuel) ;

Vu le permis d'urbanisme du 03 février 2014 délivré par le Fonctionnaire délégué, autorisant le placement d'une antenne SEVESO ;

Vu le permis d'urbanisme du 13 mars 2014 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le placement d'une installation mobile provisoire à usage de bureau ;

Vu le permis unique du 16 décembre 2014 délivré par les Fonctionnaires technique et délégué pour un terme expirant le 27 juillet 2025, autorisant le MASTERPLAN-Extension terminal ;

Vu le permis d'urbanisme du 13 février 2015 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'installation d'un mât et FH en toiture (antenne Astrid) ;

Vu l'arrêté ministériel du 26 mai 2015 autorisant sur recours, pour un terme expirant le 27 juillet 2025, le MASTERPLAN-Extension terminal ;

Vu le permis d'urbanisme du 28 avril 2016 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le placement temporaire d'une unité préfabriqué ;

Vu le permis d'urbanisme du 16 juin 2016 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une nouvelle cabine électrique ;

Vu le permis d'urbanisme du 13 janvier 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la régularisation du placement temporaire d'une unité provisoire de pré-filtrage (chapiteau) ;

Vu le permis d'urbanisme du 22 mars 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la réalisation d'un nouvel accès pour le parking express de l'aéroport ;

Vu le permis d'urbanisme du 24 mars 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction de Cabine C7 ;

Vu le permis d'urbanisme du 12 avril 2017 délivré par le Collège des Bourgmestre et Echevins, autorisant la réalisation d'un parking « Foot & Fly » P4 ;

Vu le permis d'urbanisme du 12 avril 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la réalisation du parking Staff (fuel) ;

Vu le permis unique du 25 octobre 2018 délivré par le Gouvernement wallon autorisant, pour un terme expirant le 27 juillet 2025, l'extension de la piste à 3 200 m ;

Vu le permis d'environnement du 16 mars 2021 délivré par le Collège communal de Charleroi autorisant, pour un terme expirant le 27 juillet 2025, le rejet des eaux usées de l'aéroport ;

Vu la demande d'avis au SPW ARNE - Direction de Mons du Département de la Nature et des Forêts datée du 22/11/2024 relatif au caractère complet de la partie Natura2000 du formulaire de demande de permis, restée sans réponse à la date du présent arrêté ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Les Bons Villers**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« 13 réclamations ont été enregistrées qui peuvent être synthétisées comme suit :

Législation

Selon l'article 23 de la Constitution Belge, « Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. Ces droits comprennent notamment le droit à un environnement sain », et le

code de l'Environnement de Wallonie (Livre I, titre I, art D. 1) « toute personne a droit à un environnement sain et respectueux de la santé ». L'aéroport en augmentant ses nuisances viole potentiellement ce principe fondamental.

Il existe également des normes sur le bruit et la santé publique dans la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évolution et à la gestion du bruit environnemental, qui imposent aux états d'analyser et de réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport, y compris les aéroports.

Réponse à la note de janvier 2024

Premier courrier en décembre 2023, faisant part de 13 préoccupations pour les riverains. Après analyse, l'étude d'incidence ne répond pas à ces préoccupations.

Procédure

Il est scandaleux que les riverains doivent analyser une demande de plus de 2000 pages en 30 jours, là où la RW s'est elle-même insurgée contre le délai pourtant plus long (50j) lorsqu'il lui avait été imposé dans un dossier similaire pour l'aéroport de Zaventem.

Restrictions géographiques infondées de l'enquête publique. Il y a plus que 9 communes survolées quotidiennement et subissant les nuisances importantes.

Par ses remarques évoquées lors de la demande de permis par la Région Flamande pour l'aéroport de Bruxelles-National, la Région Wallonne reconnaît implicitement que l'impact du survol des avions s'étend au-delà des zones délimitées par un Lden à 55dB (A). Il est donc normal qu'une approche similaire soit adoptée dans l'étude d'incidence de l'aéroport de Charleroi.

Augmentation du trafic aérien

La régularisation du terminal 2 engendrera plus de trafic aérien.

Les avions font déjà beaucoup de bruit, et de plus en plus.

Il y a une réelle menace pour la qualité de vie des familles et la santé des habitants du village de Frasnes-Lez-Gosselies, avec 83000 mouvements annuels pour les vols commerciaux, au risque de nous plonger dans la catégorie des dégâts collatéraux.

L'étude d'incidence confirme que les villages voisins seront dangereusement impactés par le bruit mais aussi par d'autres nuisances, sans que des mesures d'accompagnement juste et proportionnelles ne soient mises en œuvre.

Crainte du nouveau « quartier du Fonteny d'abord abandonné à ses nuisances sonores, puis détruit pour assainissement.

Il n'y a aucune évaluation sérieuse des impacts de cette croissance sur le cadre de vie des riverains. Il y a un risque évident que BSCA dépasse les prévisions sans contrôle, Il n'y a aucun mécanisme de vérification et de sanction en cas de dépassement.

Augmentation de trafic prévue de 67% entre 2019 et 2045. Aucune étude sur la capacité réelle de l'aéroport de supporter cette croissance sans dégradation environnementale et sociale. Pas de plan d'adaptation des infrastructures, ce qui entrainera une surcharge des parkings, routes et services locaux,

Le changement climatique causé par la combustion des combustibles fossiles fait peser une très grande menace sur l'avenir de l'humanité et du reste de la nature, Le transport aérien est très difficile à décarboner. Les avions ne brûlent que du kérosène dont la combustion dégage beaucoup de CO₂. En théorie il y a des technologies alternatives, en pratique, il est exclu que les compagnies aériennes mettent ses solutions en pratique massivement avant 2050, Pour des raisons économiques et logistiques, et parce que les ressources ne sont pas disponibles à l'infini. La seule solution réaliste serait de réduire le nombre de vols. L'EIE tente de nous faire croire qu'il est possible de faire voler 67% d'avions en plus d'ici 2045, de construire des raffineries nécessaires à la production en masse des biocarburants nécessaires, et d'acheminer ces biocarburants jusqu'aux aéroports, tout en respectant les réductions d'émission de CO₂.

La qualité de l'air, la santé, et les pollutions diverses ne retiennent pas l'attention de l'EIE à l'inverse des citoyens.

Horaires

Le trafic commence à 5.30, et jusqu'à 23.30.

La suppression du caractère exceptionnel des vols autorisés entre 6,30 et 7,00, et 22,30 et 23,00 : l'Etude d'Incidences aurait dû prendre en compte et analyser l'impact d'un aéroport qui n'offre pas une nuit complète à ses riverains.

L'utilisation nocturne de l'aéroport : Il n'y a aucun mécanisme de vérification et de sanction en cas de dépassement. Il n'y a aucune garantie que les recommandations seront appliquées ? BSCA pourra les ignorer, surtout quand on sait que les lois qui ont été changées suite à une condamnation qui n'arrangeait pas le fonctionnement de l'aéroport Le fonctionnement nocturne de l'aéroport est favorisé par l'inefficacité de plusieurs systèmes légaux de contrôle 1 avion sur 3 basé à Charleroi rentre après 23.00, peut-on parler d'exception ?

L'EIE n'évalue pas suffisamment les prévisions d'évolution des arrivées tardives et des avions basés, Le modèle d'affaire low-cost de Ryanair repose sur la maximisation du nombre de rotations par jour pour chaque avion. Donc partir plus tôt rentrer plus tard. Boeing n'est pas en mesure de livrer les avions commandés, c'est pourquoi le nombre d'avions basés n'a pas augmenté ces dernières années. L'EIE ne considère aucune hypothèse concernant l'augmentation des avions basés. Il n'y a aucune garantie que cela ne sera pas le cas. Ce sont les avions basés qui causent les retours tardifs. L'aéroport est régulièrement fermé après minuit, voir après 2 h du matin. Un couvre-feu strict de 23.00 à 7.00.

Compensations

Demande conditionnelle par rapport au permis de protections recommandées, décidées et surtout valablement mises en œuvre.

L'absence de mesures d'accompagnement adaptées et proportionnées (isolation-rachats).

La perte de valeur vénale/marchande des habitations.

Introduire des mécanismes de financement comme une taxation des compagnies aériennes pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.

Réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.

Santé

1. Bruit :

L'OMS recommande un seuil de 45 dB pour préserver la santé publique. Il faut mettre en place un contrôle indépendant du bruit, et des obligations de mesures correctives deviennent plus que nécessaire.

Les nuisances sonores et leurs conséquences sur la santé : l'EIE n'analyse pas l'impact sur la santé, alors que l'OMS alerte sur ces dangers, Les mesures moyennées minimisent l'impact sur les riverains. La méthodologie amenant le calcul de la mesure du bruit autour de BSCA est volontairement faussée. 92000 mouvements aériens, cela équivaut à 1 mouvement toutes les 3 minutes. Et quel sera l'impact quand il s'agira de gros porteurs ayant motivé l'allongement récent de la piste. Les études sont réalisées sur des moyennes de bruit modélisées par un logiciel, alors que les oreilles ne fonctionnent pas sur des moyennes mais sur les pics de bruit. Les études d'exposition au bruit utilisent un outil d'évaluation contestable, et des hypothèses de décollage et de trafic qui sous-estiment l'impact du bruit.

La problématique des sonomètres : aucun sonomètre n'a été posé autour du village de Heppignies à l'issue de l'étude d'incidence de 2017 menée dans le cadre de l'allongement de piste. Si les plans d'exposition au bruit sont révisés certains villages pourraient changer de « zone » et de caractéristiques et se retrouver invivables. Il n'est pas tenu compte des effets cumulatifs des bruits hors aéroport (autoroute, routes...). C'est pourtant le cumul qui est perçu par nos oreilles.

Aucune mesure de bruit n'est effectuée au droit du virage des avions, or lorsqu'un avion vire il doit compenser la perte de portance par une augmentation de la puissance de ses réacteurs et donc il augmente significativement le niveau de bruit. Point clairement mentionné dans la note d'observation du 8 janvier 2024, et ignoré par l'EIE.

L'utilisation exclusive du Lden pour quantifier les nuisances sonores des avions est inadéquate. L'EIE doit être révisée en privilégiant des indicateurs plus représentatives de l'expérience réelle des riverains et intégrant les dimensions psychosociales de la gêne ? Le périmètre des populations consultées doit également être étendu afin de prendre en compte la zone d'impact globale des nuisances. L'ACNUSA recommande d'engager les travaux nécessaires pour mettre au point un indicateur événementiel permettant de mieux appréhender la nature la fréquence

et l'intensité du bruit aérien de mieux quantifier ses impacts sur la santé. Le phénomène de pic de bruit est consultable sur l'outil « aerovision » de la SOWAER.

La nécessité de prendre en compte ces pics de bruit et leur répétition va au-delà de l'évaluation du nombre de dépassements des niveaux LAmax fixés dans chaque zone du PEB dans le cadre de l'arrêté sanction ou les courbes « enveloppes » LAmax à 77 dBA ? Le Conseil supérieur de la Santé dans son Avis d'avril 2024 n° 09741 recommande « les effets néfastes du bruit des avions sur la santé sont largement démontrés, mais les indicateurs utilisés pour quantifier l'exposition au bruit conduisent à une sous-estimation à la fois de l'impact du bruit et du nombre de personnes affectées. Pour associer l'exposition à différents types d'effets sur la santé (gêne, troubles du sommeil, effets cardiovasculaires et cognitifs, etc.), il convient de mettre en place une série d'indicateurs intégrés permettant de collecter des données fiables qui devraient être rendues publiques. L'indicateur de plus important pour évaluer l'impact des vols nocturnes et diurnes est la fréquence à laquelle le niveau maximal atteint par chaque vol dépasse 60 dB(A) LAmax et l'ampleur du dépassement de ce seuil.

L'affirmation concernant la baisse significative de bruit pas les appareils modernes est fallacieuse, ils indiquent que le bruit est réduit de 50%. L'oreille humaine n'est pas linéaire dans sa perception des intensités sonores. Cette perception est logarithmique. Le décibel est l'échelle logarithmique adaptée à cette perception. Lorsque BSCA annonce une réduction du bruit de 50%, il faut spécifier que cette réduction s'applique sur l'intensité sonore, et entraîne une réduction perçue de 2-3 dB. Cela n'a pas été communiqué comme cela. La communication de BSCA est donc fallacieuse car elle vise à induire les parties prenantes en erreur. Pour percevoir à l'oreille une différence d'intensité sonore, il faut une variation d'environ 10dB.

Le conseil supérieur de la Santé conclut que la réduction la plus significative de l'impact du transport aérien sur la santé viendra d'une réduction du trafic aérien.

Des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et son activité intégrant les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et particules ultrafines.

Adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax

Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores. Intégrer les niveaux de bruit maximum, et la fréquence de répétition.

Réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, Indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières, Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.

Propositions concernant les nuisances sonores : Compléter les lacunes de l'étude. Aborder cette problématique dès le plus jeune âge, dès l'école maternelle, et veiller à adopter la saine habitude de se protéger le système auditif par des boules quies, casque réduction active de bruit dès les expositions prolongées à l'extérieur (cours de récréations, notamment) le tout aux frais de la très magnanime BSCA.

2. Pollution :

Le ciel voilé de nuage de condensation dû aux avions.

Forte pollution atmosphérique

L'Etude d'Incidences ne propose pas de solutions pour limiter la pollution. Il y a une absence de surveillance indépendante des contaminations. Les enjeux climatiques du trafic aérien qui mériteraient un vrai débat de société, La pollution de l'air et des eaux (la directive européenne 2008/50/CE fixe les limites pour les émissions sur la qualité de l'air. L'Etude d'Incidences ne propose aucune réduction de ces émissions malgré l'augmentation du trafic.

L'EIE précise « L'évaluation des impacts environnementaux étudiés sont ceux générés par l'exploitation de l'aéroport uniquement, et non sur le secteur de l'aviation dans son ensemble. L'étude se cantonne dès lors à l'analyse des activités au sol de l'aéroport (installations, activités, dépôt, rejets, des cycles LTO (Landing and Take-off), c'est-à-dire les impacts liés aux décollages, aux phases de roulage au sol et aux atterrissages des avions, en-dessous d'une altitude de 3000 pieds (915m) ». Or les effets non-CO₂ sont ceux qui impactent le plus le réchauffement climatique. Ceci est, par exemple, confirmé par T&E qui cite une étude de la Commission Européenne et indique que les effets non-CO₂ des avions de ligne réchauffent la planète 2X plus que le CO₂.

L'EIE précise : « La détermination des trajectoires des avions ne fait pas l'objet de l'EIE ». Or les trajectoires et les procédures de décollage et d'atterrissage influencent significativement le niveau de nuisance subies par les riverains. En omettant d'analyser l'impact des trajectoires et de formuler des recommandations à leur sujet, l'EIE fait preuve de manque de sérieux.

L'EIE mentionne « Aucune étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport n'a été réalisée. Ce type d'étude sort largement du cadre de l'EIE et nécessiterait plusieurs années d'étude. L'EIE s'est limitée à l'analyse des impacts sur l'environnement des polluants émis et des effets corollaires possible sur la santé ». Cette demande était la toute première exprimée lors de la réunion préalable d'Information du 12/12/2023. BSCA ayant confirmé lors de la RIP que le budget alloué à l'étude d'incidences était ouvert, les contraintes budgétaires ne peuvent justifier l'absence de cette étude, clairement exprimée au chapitre « 3.2 Etude de l'Impact sur la santé » de la note d'observation du 8/1/2024 ».

En l'absence de données précises sur l'impact des pollutions émises par l'aéroport et son activité (y compris le bruit des avions) sur la santé de dizaines de milliers de Wallon(ne)s, autoriser une extension de son activité serait une décision irresponsable.

PFAS :

Concernant le PFAS dans les eaux de surface (concentrations jusqu'à 32 fois les normes de potabilité), en vertu de la directive européenne 2020/2184 sur la qualité de l'eau destinée à consommation humaine, les états doivent contrôler et limiter la présence de PFAS. Des concentrations dangereuses ont été trouvées près de l'aéroport. Une surveillance indépendante est nécessaire, ainsi qu'un plan de décontamination. Risque de contamination

du Tintia alimentant la région pour les activités agricoles. Aucune solution pour la pollution à long terme.

Les PFAS : BSCA est responsable par l'activité de l'aéroport de cette pollution. Dans le Tintia, on trouve des quantités énormes de PFAS. Ceux-ci proviennent des rejets dans le Tintia des différents polluants provenant de l'aéroport lorsque ses services incendie usent de mousse anti-incendie. Ils viennent de tous les endroits de rejets émanant des bassins d'orage, Les recommandations sont d'agir pour purifier le Tintia et de prévenir les agriculteurs dont les terres sont traversées du risque encouru en abreuvant les bêtes, et en arrosant les cultures.

Demande de mesures immédiates de réductions et de réparations aux polluants PFAS, incluant le curage des bassins de rétention et le remplacement des mousses-incendie, ainsi que l'application du principe pollueur/payeur ; une analyse complète de l'Emprunte carbone ; Une refonte du modèle économique BSCA en augmentant les redevances aéroportuaires et en diversifiant les compagnies présentes ; un accompagnement renforcé pour les riverains, notamment une extension des aides à l'insonorisation des chambres à coucher ; l'ouverture du comité d'accompagnement BSCA aux représentants des riverains.

PARTICULES FINE ET ULTRAFINES

Les particules fines et ultrafines, expulsées par les réacteurs d'avions remplissent l'air. Il est connu que ces particules nuisent la santé. L'EIE confirme qu'aucune mesure de particules ultrafines n'a été effectuée à ce jour au droit et à proximité de l'aéroport de Charleroi. C'est de la négligence coupable par rapport aux riverains, aux travailleurs de l'aéroport, et de l'aéropôle.

Des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et son activité intégrant les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et particules ultrafines.

AUTRES POLLUANTS

Les glycols : utilisés à profusion pour le dégivrage des avions et le déglacage des pistes provoquent l'eutrophisation des eaux à cause de l'O₂ nécessaire à leur biodégradation. L'EIE reconnaît que ces opérations ne sont pas parfaites. Or en avril 2002, un article mentionnait que dans le cadre de l'allongement de la piste du BSCA une EI réalisée en 1999 a révélé que les eaux de ruissèlement issues de la piste d'aéroport se jetaient dans le bassin du Tintia, situé à quelques centaines de mètres de 2 points de captages sensibles pour Charleroi, Viesville et Thiméon. Comme les eaux sont évacuées à 70% dans le Tintia dont les débordements représentent des problèmes de contamination des captages de Thiméon et Viesville, et qu'il faut effectuer des travaux, pour créer une zone de prévention autour des captages. Il semble qu'il y ait des négligences coupables de la part de BSCA.

Pollution par Benzène, NO_x et COV dans les polluants atmosphériques. L'EI signale que « les critères de l'AWAC sont dépassés en dehors du site aéroportuaire Le Benzène et COV très toxique ont des effets cancérigènes, L'OMS affirme qu'il n'y a pas de concentration en dessous de laquelle il n'y a aucun risque. En ce qui concerne l'ensemble des sources de pollution du site

de BSCA pour tous les polluants considérés, le trafic aérien dans son ensemble constitue la source de pollution dominante.

Les Hydrocarbures : absence de données permettant la validation de la présence d'un séparateur au niveau du pôle pétrolier de la dalle nord.

3. Empreinte carbone/climat :

L'empreinte carbone est ignorée : l'EIE n'intègre pas l'impact climatique des vols, se limitant aux infrastructures aéroportuaires. Le doublement prévu du nombre de passagers (de 8 à 16 millions) contredit les engagements climatiques pris par la Belgique dans le cadre de l'accord de Paris.

Augmentation de la pollution et du réchauffement climatique. Pollution par les avions qui se délestent de leur kérosène quand ils ont un souci pour atterrir, et tournent longtemps aux abords des aéroports en attendant les autorisations d'atterrir.

4. Infrasons :

Absence d'études sur l'impact sanitaire des infrasons : il n'y a pas de conclusions sur les nuisances infrasoniques sonores pourtant clairement et physiquement perceptibles, notamment au droit du sonomètre 2023CI PM-SI a Ransart.

Les infrasons sont des sons de fréquence inférieure à 20 Hz, donc en dehors du spectre audible humain. Leur nocivité fait débat, et, plusieurs études suggèrent qu'une exposition prolongée à des infrasons récurrents induit des effets sur la santé.

Effets possibles des infrasons récurrents :

1. Effets physiologiques
2. Effets neurologiques et psychologiques
3. Effets sur l'oreille Interne
4. Effets cardiovasculaires possibles Sources courantes des infrasons récurrents :
 - Éoliennes (effets infrasoniques incontestables et étudiés)
 - Avions et engins lourds

L'impact des infrasons dépend de leur intensité, durée d'exposition et de la sensibilité individuelle.

En l'espèce de BSCA, l'intensité paroxysmique et récurrente du bruit des avions, et notre futur et réputé encore plus bruyant F35, et l'omniprésence des sources de bruits constituent un remarquable cas d'étude sur l'effet cocktail. Origine des infrasons liés aux avions et aux aéroports :

1. Moteurs d'avion : Les réacteurs et turbopropulseurs produisent des infrasons, notamment lors du décollage et de l'atterrissage.

2. *Chocs aéroacoustiques : Lors des manœuvres de vol, la compression et l'expansion de l'air autour de l'avion génèrent des infrasons.*

3. *Infrastructures aéroportuaires : Ventilation, pompes, compresseurs, ou même la circulation des avions sur le tarmac contribuent à un bruit de fond infrasonique permanent.*

Tous ces points, bien que mentionnés dans l'étude, ne révèlent pas suffisamment les enjeux sociétaux et sanitaires aux populations. Ces lacunes privent les décideurs des informations de droit, et induisent un biais dans l'analyse.

Facteurs aggravants : la fréquence et l'intensité : Une exposition répétée et continue (exemple : habitations situées sous un couloir aérien) aggrave les effets perçus et installe le trouble psychosomatique durablement ; la sensibilité individuelle : La récurrence des infrasons s'installe dans un tableau chronique, et la population devient sujette aux migraines ou aux troubles vestibulaires, et troubles du comportement ; les conditions météorologiques. L'humidité, le vent et la pression atmosphérique influencent la propagation des infrasons et leur impact sur les zones résidentielles rare : certains lobbies et certains intérêts économiques particulièrement actifs peuvent créer un environnement de bruit scientifique où les recherches essentielles sont noyées ou diluées, rendant difficile la prise en compte des impacts réels sur la santé. En conclusion, les infrasons liés aux avions et aux aéroports constituent une nuisance environnementale sous-estimée. Leur impact dépend de nombreux paramètres, et leur nature persistante et leur effet physiologique justifient des études et des actions d'atténuation prioritaires.

Sécurité

Décollage et survol des écoles des villages ; la question des trajectoires est éludée ; aucune mesure pour éviter le survol des zones sensibles (écoles) ; aucun protocole sanctionnant le non-respect des trajectoires ; localisation urbaine entraînant des risques plus élevés en cas de crash.

Faibles sécuritaires : l'aéroport accueille des aéronefs pas toujours certifiés. L'accroissement du trafic risque d'aggraver ces manquements, alors que les procédures de contrôle sont déjà insuffisantes.

Plus de vols signifie plus d'accidents potentiels au-dessus des villages riverains. Plus de possibilités pour les terroristes d'accéder à notre territoire, plus d'arrivée de marchandise frauduleuses et dangereuses, alors que les services de douane, d'ordre et de sécurité sont déjà en sous-effectif.

Les conflits d'intérêt

Aucune réflexion sur le conflit d'intérêts évident entre la Région Wallonne, BSCA, et le bureau d'étude ; refus de proposer des mécanismes de contrôle externe comme un audit indépendant des résultats de l'Etude d'Incidences.

L'Etude d'Incidences a été réalisée par un bureau d'étude financé par l'aéroport lui-même sans vérification d'un organisme indépendant.

Le bureau d'étude ARIES Consultants, est payé par BSCA et agréé par la Région Wallonne, elle-même financeurs de l'aéroport. Elle justifie cette situation par la législation et ignore l'utilité d'une supervision externe indépendante. Ceci compromet la transparence des résultats, ce d'autant que la Région Wallonne est juge et partie.

Réviser la gouvernance et le cadre réglementaire pour assurer une meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport.

Résoudre les conflits de partialité Toutes les activités opérationnelles gérées aujourd'hui par SOWAER et qui ont trait aux nuisances doivent être transférées ailleurs : Gestion des sonomètres de l'ACNAW ; mesure d'accompagnement à un organisme qui n'a aucun intérêt dans la gestion ou le développement de l'aéroport.

Parking et mobilité :

La problématique de la mobilité (parking sauvage) : aucune recommandation n'est proposée. Un aéroport low-cost attire un public friand de gratuité et entraîne du parking sauvage. BSCA devrait se responsabiliser et interdire le parking sauvage dans sa littérature et dans ses actions. Il y a également des problèmes de mobilités liés à la saturation ponctuelle des routes due à la hausse de fréquentation de l'aéroport et à l'absence d'une liaison ferroviaire directe contrairement à d'autres aéroports européens qui ont investi dans des alternatives à la voiture.

Le renouvellement du permis et l'augmentation de la capacité de l'aéroport, va engendrer une circulation automobile en augmentation et ça va créer une dégradation de la qualité de l'air et des nuisances sonores, Les liaisons en bus sont insuffisantes et les horaires mal adaptés. Ces conditions encouragent le déplacement en voiture personnelle. Le parking sauvage est un problème. Les parkings sont déjà en tension. L'EIE prévoit la création d'un nouveau parking, qui va encore favoriser l'usage de la voiture personnelle.

Concertation riverains :

L'absence de vraie communication avec les riverains : l'Etude d'Incidence ne répond pas aux préoccupations des riverains et donne la responsabilité aux communes impactées. Aucun organe de concertation n'est mis en place. Le comité d'accompagnement des aéroports ne peut prendre ce rôle dans son fonctionnement et sa composition actuel. Sérinfo est la voix de Sowaer, qui travaille pour le compte de la Région Wallonne. L'EIE ne parle pas du problème financier de l'ACNAW qui n'a pas remplacé ses membres compétents en matière de santé publique et de nuisances sonores.

Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports.

Manquements de l'étude d'incidence :

Les carences de cette Etude d'Incidence sont manifestes et ne permettent pas aux autorités de prendre une décision éclairée sur le renouvellement du permis. Elle commet non seulement des erreurs manifestes d'appréciation mais elle présente en plus une vision trompeuse, visant à

minimiser les nuisances. Il est impossible sur base de celle-ci pour toute autorité d'appréhender l'ensemble des tenants et aboutissants de la problématique étudiée.

Page 531 du rapport final, VOL II de l'EIE, l'auteur précise : « Bien que de nombreuses interrogations aient trait à l'environnement, à la santé publique, à l'économie, à la gouvernance ou encore au respect de la Constitution, l'Etude d'Incidence sur l'Environnement n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de celles-ci ». En l'absence de ces éléments, il est impossible d'appréhender les enjeux du projet de manière éclairée.

L'EIE ne propose ni analyse approfondie, ni étude d'impact, ni analyse de sensibilité tenant compte des interactions entre ces différentes dimensions.

Aucune carte stratégique du bruit n'a été réalisée, alors que depuis 2022 le seuil des 50000 mouvements annuels est dépassé. Selon la directive 2002/49/CE et l'arrêté du 13 mai 2004, il faut établir la cartographie stratégique du bruit et le plan d'action imposés par la directive, puisqu'il enregistre plus de 50 000 mouvements par an pour l'aviation commerciale effectués par des aéronefs de plus de 34 tonnes et de plus de 19 sièges passagers, En tant que gestionnaire, et au vu des graves conséquences de cette matière sur la santé des milliers de Wallon(ne)s que personne ne peut aujourd'hui ignorer, le SPW aurait dû établir la cartographie stratégique du bruit de l'aéroport dès 2022. Son absence place la Belgique, en infraction de la directive européenne, et privent les parties prenantes d'outils essentiels pour comprendre les enjeux pour leur santé.

La législation impose que toute demande de renouvellement de permis d'exploitation pour un aéroport soit accompagnée d'une EIE, l'absence d'une telle étude constitue une infraction aux obligations légales et peut entraîner l'annulation ou la suspension de la procédure de renouvellement du permis. Si l'EIE ne comporte pas une évaluation adéquate des impacts sanitaires, notamment en ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air, cela pourrait être considéré comme une insuffisance majeure. Une telle lacune pourrait affecter la validité juridique de la procédure de renouvellement du permis, car elle ne respecterait pas les exigences légales en matière d'évaluation environnementale et sanitaire. Il est donc essentiel que l'EIE inclue une analyse approfondie des impacts sur la santé publique pour garantir la conformité de la procédure aux obligations légales et assurer la protection des populations locales. Aucune étude d'impact sanitaire n'a été réalisée pour l'aéroport de BSCA. Cette absence est particulièrement préoccupante au regard des risques bien documentés liés à l'exposition prolongée au bruit aérien et à la pollution de l'air. Cette lacune doit impérativement être comblée avant toute décision de renouvellement du permis d'exploitation, afin de garantir une prise en compte des enjeux de santé publique. En cas d'inexactitudes, d'omission, ou d'insuffisances susceptibles d'exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, c'est l'ensemble de l'opération qui peut être annulée. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact n'entraînent l'illégalité de la décision administrative (pour vice de procédure). Si elles induisent, notamment soit de nuire à l'information complète du public, soit d'exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Tel serait le cas en l'espèce, si l'étude d'impact oublie de fournir des précisions

sur les effets possibles des activités, situées dans une zone à demi agricole, sur les cultures maraîchères (Sombreffe par exemple), les arbres fruitiers (Gembloux sous vents porteurs) ou encore sur les animaux d'élevage, ainsi que les riverains. Sur ce point, un juge administratif, pourrait, sans même se pencher sur l'étude technique, reprocher à l'étude d'impact de n'avoir pas examiné si cela pouvait être le cas. Il pourrait être reproché à l'opérateur de n'avoir pas suffisamment examiné les conséquences environnementales, et prévu, le cas échéant, les mesures compensatoires, de son process industriel. Ce qui constitue un moyen suffisant pour entraîner la révision, voire l'annulation de l'opération. À ce jour, il apparaît qu'aucune étude d'impact sanitaire n'a été menée concernant l'aéroport de BSCA. Cette absence est préoccupante, car elle empêche une évaluation rigoureuse des conséquences du trafic aérien sur la santé des habitants. Il est impératif que cette étude soit réalisée avant toute décision de renouvellement du permis d'exploitation. L'absence de telles analyses constitue une lacune majeure, alors que les effets de la pollution de l'air et des nuisances sonores sur la santé des riverains sont largement documentés dans la littérature scientifique.

L'EIE n'évoque pas le réchauffement climatique, et oublie d'analyser l'impact de l'activité de l'aéroport sur la cohésion sociale dans la population et la double inégalité climatique et sociale.

Aspect socio-économique :

Au niveau de l'équation socio-économique, les chiffres relatifs à la création d'emploi, ainsi que ceux relatifs à la valeur ajoutée du projet ne sont pas détaillés ; il est donc impossible d'y distinguer la part liée aux vols commerciaux de la part liée aux autres activités. Or l'augmentation projetée (67%) des vols commerciaux est la principale cause de la destruction de la santé des riverains.

Les hypothèses de croissance annoncées pour chaque type d'activité et chaque entreprise incluse dans les prévisions auraient dû être détaillées. Les analyses hypothèses chiffres et conclusions auraient dû clairement isoler tous les éléments qui sont exclusivement liés à l'activité des vols commerciaux de l'aéroport de Charleroi ? De nombreuses entreprises installées dans le zoning industriel de l'aéropôle non rien à voir avec les vols commerciaux. Si l'aéroport devait ne pas augmenter, ses activités de vols commerciaux, ces entreprises ne seraient pas impactées et maintiendraient leur activité. Au contraire, si l'aéroport continue à se développer, il n'est pas exclu que certaines entreprises envisagent de déménager suite aux nuisances et aux effets néfastes des pollutions liées à l'aéroport. Cette analyse ne paraît pas dans l'EI.

Selon l'IWEPS, les statistiques officielles d'évolution du taux d'emploi, il n'y a pas d'effet positif sur le taux d'emploi lié à l'exploitation de vols commerciaux à l'aéroport de Charleroi. On constate même que la courbe de Charleroi s'écarte des courbes belges, wallonnes, et du Hainaut. Cette dégradation est probablement due à la paupérisation de quartiers suite aux nuisances de l'aéroport.

L'EIE n'analyse pas les montants colossaux d'argent public (des impôts) dont bénéficie BSCA chaque année ainsi que les montants investis par la région.

Impact de l'évasion de la dépense : impact négatif pour la Wallonie (et la Belgique) par le fait que les touristes ont un accès facile et bon marché à de nombreuses destinations plus attractives que la Wallonie. La balance commerciale liée aux voyages est très largement négative en Belgique ? La Belgique n'a aucun intérêt économique à promouvoir les voyages. Le Gouvernement Wallon n'a-t-il pas intérêt à promouvoir les dépenses internes, la Belgique ne perçoit aucune TVA sur les dépenses que les touristes effectuent à l'étranger, ni sur les billets d'avion qui sont exempts de TVA.

Le coût qui aurait pu financer d'autres projets durables, créateurs de valeur et d'emploi, et porteurs d'avenir pour la région ; Les manques à gagner fiscaux ; Le coût ignoré du réchauffement climatique ; Le Coût social du bruit, et le coût pour la sécurité sociale liés aux impacts sur la santé : En omettant de prendre en compte les principaux coûts pour la collectivité, en gonflant les chiffres d'emploi et de valeur ajoutée en refusant d'isoler ceux-ci pour les seuls vols commerciaux, l'auteur et les commanditaires cherchent à tromper les parties prenantes.

Déévaluation immobilière :

L'EIE ne prend pas en compte l'impact économique négatif en termes de déévaluation immobilière. Les biens situés sous les couloirs aériens perdent inévitablement de la valeur, sans mesures compensatoires pour les propriétaires concernés.

Réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.

Un modèle économique obsolète, le modèle low-cost actuel montre ses limites économiques et environnementales. Les redevances aéroportuaires sont parmi les plus basses d'Europe, favorisant une croissance anarchique du trafic aérien au détriment des riverains et de la viabilité financière de l'aéroport.

Pas de création d'emploi, des études montrent que les sociétés étrangères importent leur propre personnel.

L'EIE oublie de quantifier les manques à gagner fiscaux, puisqu'en Belgique le secteur du transport aérien bénéficie d'exonérations fiscales injustifiées.

AUTRES PLAINTES/REMARQUES... :

- *Le dédouanement constant de la BSCA. L'étude ne répond à aucune préoccupation des riverains.*
- *Le refus d'envisager une réduction des vols de nuit, alors que d'autres aéroports européens ont adopté ces mesures.*
- *Aucune garantie que les recommandations de l'EIE seront appliquées par BSCA.*
- *Depuis plus de 20 ans, nous assistons à une absence de volonté politique pour construire un développement équilibré.*

- Les hypothèses relatives aux vols de nuit reprises par l'EIE sont fantaisistes, Elles ne peuvent s'envisager sans une réduction du nombre d'avions basés et une limitation des heures d'ouverture, 2 paramètres qui ne seront jamais respectés.
- Refus de l'octroi du renouvellement du Permis Unique sans mesures compensatoires suffisantes pour lutter contre les nuisances.
- Rejet de la demande de Permis Unique tant que les points essentiels ne sont pas étudiés dans l'EIE, avec des réponses, des garanties, et des compensations pour les riverains.
- Demande d'un vrai débat sur la réelle efficacité économique de l'aéroport doit être contradictoirement mené.
- A l'heure des mesures pour le climat, on demande aux citoyens d'acheter de l'électricité, de payer des taxes, alors que les aéroports sont exonérés par rapport à toutes leurs nuisances, sonores, pollution qu'ils engendrent.

L'EIE mentionne page 154 du rapport final vol. I : « outre l'aéroport de Bruxelles-National, le bureau d'ingénierie AERTEC Solutions spécialisé en aéronautique a identifié les aéroports d'Eindhoven et de Lille comme étant les seuls aéroports de l'interland qui peuvent être considérés comme concurrents de l'aéroport de Charleroi de par leur taille, compagnies aériennes, et principaux marchés. L'EIE oublie de mentionner que nos pays voisins sont devenus plus contraignants concernant les aéroports. Les taxes sont plus élevées. L'offre d'infrastructure n'est pas là, et la tendance est à la réduction de la voilure dans nombres d'aéroports comme Maastricht (promis à la fermeture) Eindhoven et Amsterdam ne peuvent plus s'étendre, voir limitent le nombre de vols pour moins polluer.

L'EIE n'analyse pas les conséquences de la congestion actuelle du ciel Européen, ni des conséquences de l'accroissement du trafic aérien qui ne fera qu'aggraver la situation. L'EIE ignore les avertissements émis par l'ACNUSA demandant la modération des vols, notamment celle des vols intra-européens et méditerranéens. L'EIE se garde de mentionner l'avis de l'ACNAW recommandant de fixer le plafond du quota count à 2000 points. En conclusion, les analyses et hypothèses de l'EIE minimalisent les nuisances, et enjolivent les possibilités de répartition des vols.

- La gestion des déchets est un point d'inquiétude également. Le tri des déchets est peu existant, le stockage et le volume de déchets dont certains sont dangereux, est mal géré.
- Limiter le nombre d'avions basés à 15.
- Réduire le nombre de vols commerciaux à 30 000 par an.
- Optimiser les trajectoires afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000 m.
- Création de nouveaux logements / expropriation en masse.

- *Absence de considération sur le dumping social, concernant les conditions de travail chez RYANAIR.*
- *Incidence liée à l'augmentation de l'activité, les auteurs de l'EIE considèrent ces projections comme certaines dans la mesure où ils n'étudient absolument pas de scénarios alternatifs alors que ces prédictions sur 20 ans sont par définition incertaines.*
- *Demande d'une évaluation approfondie des impacts environnementaux et sanitaires, et d'engagements en faveur d'une aviation plus respectueuse de l'environnement, de la flore qui nous nourrit, de la faune qui nous entoure, le bien-être animal et aussi des gens. Incidences sur la santé des gens et des animaux qui nous entourent 1. Pollution de l'air accrue 2. Émissions de gaz à effet de serre 3. Nuisances sonores : 4. Risque de maladies respiratoires 5. Stress et anxiété 6. Impact sur la santé des travailleurs 7. Risques liés à la (?) 8. Problèmes de santé mentale 9, Augmentation des maladies cardiaques et respiratoires.*

Le tout, particulièrement chez les populations vulnérables.

Incidences sur la santé humaine en lien avec les nuisances sonores :

1. Perturbation du sommeil et de la santé mentale

2. Risque accru de maladies

3. Stress accru pour les riverains

4, Effets sur les enfants et les personnes âgées

5 Impact négatif sur le bien-être des travailleurs

6. Perturbation des activités extérieures

7. Problèmes infrasons

8. Diminution de la valeur des propriétés

- *Observations concernant l'impact négatif de l'exploitation de l'aéroport BSCA sur la santé de nos abeilles : les activités liées à un aéroport affectent les abeilles, et la chaîne alimentaire, et aussi l'équilibre écologique global en perturbant 10 pollinisations et en réduisant la biodiversité.*
- *Observations concernant l'impact négatif de l'exploitation de l'aéroport BSCA sur la santé de nos chevaux : l'activité aéroportuaire peut avoir des répercussions sur la santé physique et mentale des chevaux, ainsi que sur leur environnement et leur bien-être général.- Un aéroport malfaisant en legs aux générations futures : ces observations empiriques, à partir de traceurs biologiques, aux cycles de vie court établissent un faisceau de présomptions incontestables sur l'impact sanitaire sur les générations futures, Voici une réflexion qui peut être formulée sous l'angle d'un « bon père de famille » :*

1. Héritage de la pollution environnementale
 2. Santé des générations futures en question
 3. de la disparition de certaines espèces
 4. La nécessité d'un plan d'action préventif
 - 5, L'importance de la régénération de la biodiversité
 6. Rôle de l'éducation et de la sensibilisation
- Demande pour prévoir un accès piétonnier pour le staff et les passagers, ou clients riverains à proximité du site.
 - Créer un site internet pour l'aéroport, avec un forum pour centraliser et archiver les observations, recherches scientifiques, etc.
 - Veiller à ne pas promouvoir l'implantation de colonie de traceurs biologiques, qui proliféreront leur stress, pathologies, au-delà du périmètre. » ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Binche**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 20 réclamations ont été introduites et portent sur :

- Les horaires de l'activité de l'aéroport, vols nocturnes.
- L'augmentation des décollages et atterrissage des avions.
- Nuisances sonores.
- Délestage de kérosène à Bray (zone habitée) qui n'est pas une zone où les dégazages sont autorisés - Impacts pour la santé : maladie due aux bruits, au manque de sommeil, réduction de l'espérance de vie en bonne santé, augmentation des décès prématurés...
- Restriction géographique infondées de l'enquête publique (d'autres communes survolées ne sont pas reprises pour l'organisation de l'enquête publique).
- Manque de transparence et de bonne pratique administrative (pour les communes survolées sans enquête publique).
- Libellé incorrect de l'objet de l'enquête publique : Il s'agit bien plus qu'un maintien de l'activité de l'aéroport mais bien d'une augmentation de l'activité.
- Aucune analyse de la transition entre 2025 et 2045 dans l'Etude d'incidence de l'environnement (EIE).
- Absence de carte stratégique du bruit établie par la région wallonne.

- *Arguments subsidiaires : impossible de comprendre et contrôler les résultats produits par le logiciel IMPACT utilisé pour réaliser les modélisations : pas d'information sur la manière dont les hypothèses et les paramètres entrés dans le logiciel influencent les résultats. L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires wallonnes (ACNAW) indique également dans son rapport annuel ne pas disposer de la possibilité de vérifier les résultats. Le SPW a refusé à l'ACNAW d'avoir accès à l'application.*
- *Manque de sérieux des recommandations de l'EIE.*
- *Résumé non technique incomplet.*
- *Alternatives proposées par les riverains non prises en compte dans l'EIE (trajectoires de vol, approche et montée lors des atterrissages et décollages, ...).*
- *Etude de l'alternatives du non-accroissement du trafic aérien est la plus porteuse.*
- *Arrêté sanction non mis en œuvre, EIE ne parle pas des condamnations émises par la cour d'appel de Bruxelles à l'encontre de la région Wallonne : prendre les mesures pour faire assurer le contrôle et la sanction du respect des normes de bruit. De ce fait, modification de l'arrêté pour augmenter en ajoutant une marge d'erreur de 2dB.*
- *Placement de sonomètres ne réduit pas les nuisances.*
- *Manque de considération pour les riverains.*
- *Fonctionnement de l'ACNAW.*
- *Ignorance et réponses insuffisantes ou trompeuses des observations et demandes d'analyses contenue dans la note du collectif citoyen "STOP aux Nuisances de l'aéroport de Charleroi" suite à la réunion préalable d'information du 12 décembre 2023.*
- *Lacunes et carences de l'étude d'incidences et de la procédure de demande de permis :*
 - 1° *procédure :*
 - *Tous les riverains n'ont pas pu assister à la réunion par manque de places et /ou tous n'ont pas pu s'exprimer*
 - *Délai de consultation de l'enquête public trop court au vu de la complexité du dossier technique*
 - 2° *autolimitation de l'EIE: Des éléments n'ont ni été analysés, ni pris en compte dans l'EIE: interrogations ayant trait à l'environnement, à la santé publique, à l'économie, à la gouvernance ou encore au respect de la constitution, analyse uniquement des activités au sol, développement durable, trajectoires des avions, mesure de bruit au droit du virage des avions, étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution, impact des pollutions sur la santé.*
 - 3° *Équation socio-économique : aucun chiffres, résultats ou conclusions suffisamment détaillés, pas d'effets positifs sur le taux d'emploi lié à l'exploitation des vols commerciaux, paupérisation des quartiers suite aux nuisances de l'aéroport,*

éléments non analysés dans l'EIE: argent public, évasion de la dépense, coût d'opportunité, manques à gagner fiscaux, coût du réchauffement climatiques, cout de la sécurité sociale liés aux impacts sur la santé, erreur d'analyse du revenu médian, estimation erronée des retombées économiques, absence de considérations sur le dumping social.

- 4° Environnement sonore et vibratoires : l'EIE méconnaît l'impact du bruit sur la santé, erreurs d'appréciation et de communication par rapport à la diminution du bruit par le renouvellement de la nouvelle flotte.*
- 5° indicateurs Lden inapproprié : dilution des pics sonores, pondérations inadaptées, ignorance des caractéristiques spécifiques du bruit aérien, absence de prise en compte des facteurs psychosociaux, nécessité de prendre en compte les pics de bruit et leurs répétitions.*
- 6° Il est faux de prétendre que le bruit des avions modernes diminue de 50%. De plus, quid de la capacité du secteur à fournir ces avions. Pas d'analyse ou peu précisé dans l'EIE.*
- 7° Arrivées tardives et avions basés: manque de sérieux dans l'évaluation et de ses prévisions d'évolution des arrivées tardives et des avions basés, aucune garantie que le nombre d'avions basés n'augmente pas, or ce sont ces avions basés qui causent les retours tardifs, aucune analyse des conséquences actuelle du ciel européen ni des conséquences croissantes du trafic aérien, l'EIE ne reprend pas l'avis de l'ACNAW (avis n° Init/2021/01) recommandant de fixer le plafond du quota count à 2000 points.*
- 8° Impact sur le climat est minimisé, difficulté à "décarboner" le trafic aérien, EIE relativise la menace climatique et la responsabilité immédiate de l'aviation, EIE ne porte que sur l'impact des émissions au décollage et à l'atterrissage et pas pendant le temps de vol complet.*
- 9° Qualité de l'air, santé et pollutions diverses: effet sur la santé, présence des PFAS, notamment dans les mousses anti-incendie des pompiers, particules fines et ultras fines: absences de mesures dans l'EIE pour les particules ultrafines (PUF), glycols utilisés pour le dégivrage des avions et déglaçages des pistes: opérations pas toujours réalisées dans les règles de l'art, aide à l'insonorisation n'est pas une solution et cause d'autres soucis, impact non négligeable du benzène et NOx, problèmes avec les hydrocarbures.*

Liste des recommandations longues et déjà d'application il y a 10 ans sans application, quid de les faire appliquer pour une période de 20 ans ?
- 10° Dévaluation immobilière.*
- 11° Gestion des déchets : aucune mesure contraignante dans l'EIE pour améliorer leur gestion et plusieurs aspects sont alarmants : stockage des déchets dangereux, traçabilité, tri incohérent et sans harmonisation, BSCA pas en règle et l'EIE n'apporte*

aucune garantie sur la mise en conformité avec la réglementation, quid des nouveaux déchets spécifiques aux voitures électriques, déchets clandestins aux abords de l'aéroport et incivilités : l'EIE renvoie aux communes.

Les mesures correctrices de l'EIE doivent être rendues obligatoires.

12° Mobilité: pas de solutions suffisantes aux problèmes identifiés, augmentation de la dégradation de l'air et de nuisances sonores due à l'augmentation du trafic routier: exigence d'une étude acoustique et environnementale approfondie des nuisances liées au flux routier lié à l'activité de l'aéroport en tenant compte de l'augmentation du trafic avec mise en place d'un plan de compensation clair et contraignant, liaisons bus insuffisantes et horaires non adaptés aux heures de vols matinaux ou tardifs, pas de garantie pour le projet mobi-pôle ni d'analyse sur les nuisances pour les riverains proches du site, stationnements sauvages.

13° Conflits d'intérêts : impartialité du bureau d'étude ARIES payé par BSCA et agréé par la Région Wallonne, elle-même financeuse de l'aéroport. Région Wallonne juge et partie, pas de supervision externe, aucun audit indépendant.

- *Violation de la Constitution (droits fondamentaux), de l'art 8 de la convention des droits de l'homme en délivrant le permis.*
- *Demande de moratoire sur l'extension des vols commerciaux et une limitation à 50.000 vols par ans avec un calendrier de réduction à 30.000 vols commerciaux par an.*
- *Demande de délivrer un permis temporaire de 3 ans maximum avec conditions :*
 1. *Revenir strictement au texte du décret du 8 juin 2001 avec un couvre-feu strict de 23H00 à 7h00.*
 2. *Réaliser des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et de son activité, en intégrant les données récentes sur les effets du bruit et de la pollution de l'air dans les PFAS et les particules ultrafines.*
 3. *Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum.*
 4. *Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30000 par an.*
 5. *Au vu des réductions annoncées de bruit des avions et afin de maintenir des incitants pour les compagnies aériennes à réduire leur impact sonore, adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux L_{Amax} dans le cadre de l'arrêté sanction.*
 6. *Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores pour adopter des indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population, en intégrant notamment les niveaux de bruit maximum perçus et leur fréquence de répétition.*
 7. *Optimiser les trajectoires des vols afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000 m.*

8. Réviser la gouvernance et le cadre réglementaire afin d'assurer une meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport.
 9. Introduire des mécanismes de financement, comme une taxation des compagnies aériennes, pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.
 10. Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports.
 11. Créer une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.
 12. Résoudre les conflits de partialité. Toutes les activités opérationnelles gérées aujourd'hui par la SOWAER et qui ont trait aux nuisances doivent être transférées ailleurs.
- La gestion des sonomètres à l'ACNAW.
 - Les mesures d'accompagnement à un organisme (tel le SPW) qui n'a aucun intérêt dans la gestion ou le développement de l'aéroport. » ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Charleroi**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« 161 réclamations et observations qui peuvent être synthétisées comme suit :

- Les nuisances sonores générées par les moteurs des avions :
 - Empêchent les riverains de dormir,
 - Empêchent les riverains de profiter de leur jardin et même de se parler dans la rue entre voisins,
 - Perturbent l'apprentissage scolaire.
- Création d'une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.
- Les avions de toutes les flottes sont très bruyants.
- Il est impératif que les normes sonores et les horaires d'ouverture soient respectés et que les infractions soient sanctionnées.
- Afin de réduire les nuisances sonores et les gaz d'échappement des réacteurs, un riverain propose la création d'un mur végétal tout le long de la N568.
- Comment un organisme chargé de la croissance de l'aéroport (SOWAER) pourrait-il garantir une protection objective des riverains ?

- *Comment décarboner en augmentant l'objectif du nombre de vols ? Les catastrophes climatiques mondiales nous alertent pourtant il est grand temps d'agir. Le nombre de vols prévus à l'horizon 2041 est inacceptable.*
- *Le doublement prévu du nombre de passagers (de 8 à 16 millions) contredit les engagements climatiques pris par la Belgique dans le cadre de l'accord de Paris.*
- *Malgré les promesses faites à la naissance de l'aéroport, le trafic n'a fait qu'augmenter.*
- *Cet aéroport est trop proche de zones densément peuplées.*
- *Les avions survolent les habitations à une fréquence élevée (1 avion toutes les 10 à 15 minutes).*
- *Le survol des écoles devrait être interdit.*
- *Est-ce légal les vols au-dessus d'une zone protégée (Natura 2000) ?*
- *Les avions doivent respecter des routes de vol fixées et ne plus passer au-dessus des écoles et des habitations des riverains.*
- *Passages d'avions à basse altitude toute la journée.*
- *Détérioration de la santé, de la qualité de vie et de la qualité de l'air des riverains.*
- *Forte odeur de kérosène et retombées de carburant qui noircissent tout, à commencer par les poumons des riverains.*
- *Même s'il n'existe pas de réglementation pour les particules ultrafines (PUF), leur nocivité est avérée.*
- *Serait – il envisageable de stopper les vols après 22 heures ?*
- *Des riverains se plaignent des vols de nuit après 23 heures.*
- *Absence de volonté politique de mettre fin aux vols nocturnes.*
- *Il est impératif de restreindre l'utilisation du code IATA 93 et imposer des sanctions dissuasives pour les retards.*
- *Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum.*
- *Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30000 par an.*
- *Il faut optimiser les trajectoires des vols afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000 m.*
- *Il faut remettre en question l'impartialité du bureau d'études qui est payé par BSCA.*
- *Les carences de l'étude d'incidences sont manifestes et ne permettent pas aux autorités de prendre une décision éclairée sur le renouvellement du permis.*
- *L'étude d'incidences minimise les nuisances. Un complément d'étude devrait être réalisé.*

- *L'étude d'incidences se cantonne à l'analyse des activités au sol de l'aéroport et non sur le secteur de l'aviation dans son ensemble.*
- *Des riverains mentionnent qu'une hausse de plus de 65 % des vols commerciaux représente une évolution trop importante pour leur cadre de vie. Il semblerait plus raisonnable de la limiter à un maximum de 50 % jusqu'en 2045.*
- *Le Terminal T2 a été construit en 2015 et exploiter sans autorisation à partir de 2017, comment cela est-il possible ?*
- *Le stationnement intempestif de longue durée dans les rues à proximité de l'aéroport doit être évité.*
- *Quelles sont les garanties de mise en place du Mobi-pôle ?*
- *La circulation à l'abord de l'aéroport doit rester fluide.*
- *Découverte de PFAS sur le site de l'aéroport et de l'écoulement de ceux-ci dans le Tintia.*
- *Demande de mesures immédiates de réduction et de réparation de la pollution aux PFAS (curage des bassins de rétention et le remplacement des mousses incendie) ainsi que l'application du principe pollueur – payeur.*
- *Les riverains mentionnent qu'ils se font taxer pour l'écologie et l'aéroport n'arrête pas de polluer.*
- *Il faut taxer les compagnies aériennes pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.*
- *Serait-il possible de bénéficier d'un soutien financier pour l'insonorisation des habitations situées dans les zones les plus exposées au bruit ?*
- *Perte de la valeur et du confort des habitations, créant une paupérisation des quartiers.*
- *Demande qu'une consultation populaire soit réalisée dans les 9 communes concernées.*
- *Ouverture du comité d'accompagnement aux représentants des riverains.*
- *Refinancement de l'ACNAW.*
- *Demande pour la création d'un organe de concertation indépendant pour assurer un dialogue entre BSCA et les riverains.*
- *Il y a trop d'aéroport pour un petit pays comme la Belgique.*
- *Des riverains sont contre l'agrandissement de l'aéroport et la construction du Terminal 2.*
- *Quel sera l'impact environnemental sur la Ville de Fontaine-l'Évêque ?*
- *Un riverain mentionne qu'il est scandaleux de demander aux riverains qu'ils lisent, comprennent et analysent plus de 2000 pages en seulement 30 jours.*
- *La durée du permis est trop longue, un permis de 5 ans ou 3 ans serait plus prudent.*

- *Accorder le permis qui plus est pour 20 ans violerait l'article 8 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme.*
- *Des riverains mentionnent qu'ils souhaitent que l'aéroport de Charleroi puisse poursuivre ses activités.*
- *Facilité de départ en vacances.*
- *Valorisation de la région de Charleroi.*
- *Maintien et création d'emploi.*
- *Cet aéroport est facile d'accès, encore à taille humaine et beaucoup plus pratique que celui de Zaventem.*
- *Serait-il possible d'aménager un dépose-minute ou un « kiss and ride » gratuit ? » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Fontaine-l'Evêque**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

- « - *peur de l'augmentation des vols et du bruit que cela engendre ainsi que les retombées des particules et donc les impacts sur la santé ;*
- *inquiétude vu le survol de zones Natura 2000 ;*
 - *sous-financement de l'ACNAW ;*
 - *carences de l'étude d'incidence sur l'environnement ;*
 - *procédure (RIP, délai, ...) ;*
 - *équation socio-économique incorrecte ;*
 - *Choix des indicateurs (Lden : Level Day-Evening-Night) ;*
 - *Diminution réelle du bruit des avions "de dernière génération" mis en cause ;*
 - *Arrivées tardives et avions basés ;*
 - *Impact sur le climat et difficultés à la passer aux technologies alternatives ;*
 - *Etude insuffisante de l'EIE en termes de qualité de l'air, santé et pollution diverses ;*
 - *Pollution par PFAS ;*
 - *Absence de mesure des particules fines et ultra fines ;*
 - *Utilisation des glycols ;*
 - *Déévaluation immobilière ;*
 - *Impartialité du bureau d'étude. » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Sombreffe**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 59 réclamations ont été formulées et qu'elles peuvent être résumées comme suit :

Les constats relevés sur la procédure du dossier et l'analyse du projet par les Sombreffois :

La procédure inadaptée :

La réunion d'information préalable n'a pas permis à l'ensemble de tous les riverains de s'exprimer (chaos sur la route d'accès, capacité de la salle insuffisante).

Le délai de consultation de 30 jours pour l'enquête publique est insuffisant au vu de la taille et de la complexité du dossier avec comme conséquence un droit restreint pour chaque citoyen de faire valoir ses droits (y compris droit d'être entendu et de faire des observations).

L'Étude d'incidences sur l'environnement peu fiable :

L'auteur de l'étude d'incidences indique clairement les éléments qui n'ont ni été analysés ni pris en compte :

- « Bien que de nombreuses interrogations aient trait à l'environnement, à la santé publique, à l'économie, à la gouvernance ou encore au respect de la Constitution, l'étude d'incidences sur l'environnement n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de celles-ci. »*
- « L'évaluation des impacts environnementaux étudiés sont ceux générés par l'exploitation de l'aéroport uniquement et non sur le secteur de l'aviation dans son ensemble. »*
- « La détermination des trajectoires des avions ne fait pas l'objet de l'EIE. » Pourtant, les trajectoires et les procédures de décollage et d'atterrissage influencent significativement le niveau de nuisances subies par les riverains.*
- « Dans le cadre de l'EIE, aucune étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport n'a été réalisée. L'EIE s'est limitée à l'analyse des impacts sur l'environnement des polluants émis et des effets corollaires possibles sur la santé.*

L'EIE n'intègre donc pas tous les effets sur l'environnement et minimise certaines nuisances.

L'impact socio-économique mal évalué :

Ni les chiffres relatifs à la création d'emploi ni ceux relatifs à la valeur ajoutée du projet ne sont détaillés. Il est dès lors impossible d'y distinguer la part liée aux vols commerciaux et la part liée aux autres activités. Or, c'est précisément ces vols commerciaux et leur augmentation projetée de 67 % qui sont les principaux responsables de la destruction de notre santé.

L'impact sonore est minimisé :

Une augmentation de 67 % du nombre de vols commerciaux par rapport à l'année de référence 2019 (+340000 vols) va engendrer une augmentation significative des nuisances et donc de l'impact sur la santé de dizaines de milliers de wallons et wallonnes.

L'impact significatif du bruit sur la santé est donc négligé.

Le Lden est un indicateur inapproprié.

L'utilisation de l'indicateur Lden (Level Day-Evening-Night), pour évaluer les nuisances sonores des avions, est largement critiquée pour son incapacité à refléter fidèlement la réalité vécue par les riverains des aéroports.

Son emploi est contesté notamment pour :

- La dilution des pics sonores en raison d'un calcul sur une moyenne des niveaux sonores sur des périodes étendues ;
- Les pondérations inadaptées : Application de majorations pour les périodes du soir et de la nuit. Ce sont des ajustements arbitraires qui ne tiennent pas compte du rythme de vie varié des individus ;
- Ignorance des caractéristiques spécifiques du bruit aérien : Le Lden ne considère pas les variations de fréquence et d'intensité propres aux bruits d'avions. Deux sons de même niveau sonore mais de fréquences différentes peuvent avoir des impacts très distincts sur le bien-être des individus ;
- Absence de prise en compte des facteurs psychosociaux : La gêne liée au bruit ne dépend pas uniquement de son intensité mesurée. Des facteurs tels que le manque de contrôle perçu, la confiance envers les autorités aéroportuaires et la prévisibilité des nuisances jouent un rôle majeur dans la manière dont le bruit est ressenti.

Le Lden est donc un indicateur simpliste qui ne reflète pas l'impact réel du bruit des avions sur les rythmes biologiques et la santé des populations.

L'utilisation d'avions modernes diminue de 50% est peu crédible :

Pour affirmer une réduction du bruit de 50% il faudrait spécifier que cette réduction s'applique sur l'intensité sonore, et que sur base d'une échelle logarithmique à laquelle l'oreille est sensible, cela correspond qu'à une réduction perçue que de 2 à 3 dB.

Il faudrait une diminution de 10 dBA (énergie acoustique multipliée par 10) pour que l'humain perçoive une diminution de 50% de l'intensité sonore.

Les arrivées tardives et avions basés sous-estimés :

L'EIE est bien trop optimiste en ce qui concerne l'évolution du nombre d'avions basés et du nombre de retours tardifs.

En effet, le modèle d'affaire des compagnies low-cost repose sur la maximisation du nombre de rotations par jour pour chaque avion. En d'autres termes : partir au plus tôt et rentrer au plus tard. Les hypothèses reprises par l'EIE semblent l'ignorer.

Les impacts répertoriés (non exhaustif) par les sombreffois :

a) Sur la santé physique et mentale :

Les nuisances sonores (non-respect des horaires de vol (6h30 à 23h) et l'augmentation du nombre de décibels) sont insupportables et invivables pour les riverains.

Exemples : L'exposition prolongée au bruit aérien engendre stress, troubles du sommeil et impacts cardiovasculaires ; manque de quiétude dans les campagnes et villages ; impossibilité de rester en extérieur, etc.

b) Sur la qualité de l'air :

L'augmentation du trafic aérien détériore la qualité de l'air avec une hausse significative des émissions de CO₂ et d'autres polluants nocifs (les particules fines, les oxydes d'azote, les glycols, ...), avec pour conséquences des problèmes respiratoires et maladies chroniques (asthme, infections pulmonaires). Notre système de sécurité sociale sera donc mis à mal.

L'empreinte carbone n'est donc pas prise en considération dans l'EIE.

c) Sur la mobilité :

L'augmentation massive du trafic routier va générer davantage de pollution de l'air et de nuisances sonores et va amplifier les problèmes de circulation. Il y a en effet un manque d'infrastructure et les transports en commun sont insuffisants.

d) Sur la pollution des sols :

L'EIE révèle une pollution importée aux PFAS dans les eaux du Tintia affectant les eaux souterraines, les sols et potentiellement les cultures agricoles. Ces substances toxiques présentent des risques pour la santé et l'environnement.

e) Sur la gestion des déchets :

L'exploitation actuelle génère d'importantes quantités de déchets dont certains sont dangereux. Le stockage des déchets dangereux est mal localisé et leur traçabilité demeure insuffisante, ce qui fait peser un risque environnemental non négligeable.

f) Sur la dévaluation immobilière :

L'EIE ne prend pas en compte l'impact économique négatif sur les riverains ; aucune mesure compensatoire n'est prévue pour les propriétaires concernés.

g) Sur la régénération de la biodiversité :

Dégradation des écosystèmes en raison du mépris de l'industrialisation et des changements environnementaux (disparition de certaines espèces).

Le souhait n'est pas la fermeture de l'aéroport mais un juste équilibre entre les bénéfices des uns et des autres. Un permis temporaire de 3 ans maximum pourrait être délivré assorti des conditions strictes suivantes :

- 1) Couvre-feu strict de 23h00 à 07h00 ;*
- 2) Réaliser des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport ;*
- 3) Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum ;*
- 4) Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30.000 par an ;*
- 5) Adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax dans le cadre de l'arrêté sanction ;*
- 6) Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores pour adopter des indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population ;*
- 7) Optimiser les trajectoires des vols ;*
- 8) Meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport ;*
- 9) Introduire des mécanismes de financement (taxation des compagnies aériennes) ;*
- 10) Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports ;*
- 11) Créer une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières ;*
- 12) Résoudre les conflits de partialité (est remis en question l'impartialité du bureau d'études ARIES Consultants, payé par BSCA et agréé par la Région Wallonne, elle-même financeuse de l'aéroport. Aucun audit indépendant n'est proposé, ce qui compromet la transparence des résultats.) » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Fleurus**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 184 réclamations ont été formulées et peuvent être résumées comme suit :

- Les menaces sur la qualité de vie et la santé des familles ainsi que sur les animaux ;*
- L'augmentation du nombre de vols déjà effective depuis plusieurs années ;*
- L'augmentation du nombre de vols projetés à l'horizon 2045 ;*
- Les nuisances sonores déjà présentes et projetées suite à l'augmentation des vols commerciaux ;*

- *L'impossibilité de profiter du jardin ou même de garder les fenêtres ouvertes en été ;*
- *Les dommages collatéraux inévitables impactant les villages jouxtant les voies de navigation ;*
- *Les mesures insuffisantes proposées par la SOWAER pour pallier aux nuisances sonores ;*
- *Transférer les activités opérationnelles gérées par la SOWAER et traitant des nuisances à un organisme n'ayant aucun intérêt dans le B.S.C.A. afin de résoudre le conflit de partialité en cours ;*
- *Le surdéveloppement projeté de l'aéroport ;*
- *Le non-respect du simple principe de précaution ;*
- *Le viol du principe fondamental du droit à un environnement sain et respectueux de la santé ;*
- *L'interdiction des trajectoires de survol des écoles et du village d'Heppignies ;*
- *L'impartialité du bureau d'étude ARIES qui est à la fois un acteur financier de l'aéroport et de l'autorité décisionnelle dans l'octroi du permis ;*
- *Le fait que la Région wallonne soit juge et partie dans le cadre de cette demande de permis ;*
- *Le manque d'étude approfondie sur les impacts du bruit sur la santé (stress, troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires) ;*
- *Le manque de respect des horaires des vols, notamment après 23h ;*
- *Des procédures plus strictes après 23h et des garanties d'application de celles-ci ;*
- *Arrêt complet des vols nocturnes ayant déjà dépassé le seuil du supportable ;*
- *Une réduction du nombre d'avions basés au B.S.C.A. ;*
- *Une limitation des heures d'ouverture de l'aéroport ;*
- *Une limitation annuelle à 50.000 mouvements pour l'ensemble des avions et une réduction à 30.000 pour les vols commerciaux ;*
- *L'installation d'un sonomètre permanent dans l'axe des décollages vers Heppignies ;*
- *Un outil plus fiable que le logiciel « Impact » et une révision des Plans d'Exposition au Bruit ;*
- *La pollution engendrée par les avions et impactant les jardins et potagers ;*
- *Un nouveau plan de compensation pour les habitations acquises entre 2003 et 2004 ;*
- *Une réévaluation des primes d'isolation et des primes spécifiques pour la rue de Ransart ;*

- *Une étude et des solutions pour compenser la perte de valeur des habitations ;*
- *La suppression du caractère exceptionnel des vols entre 6h30-7h00 et 22h30-23h00 ;*
- *Une réduction du quota-count des vols de nuits et la mise en place de sanctions strictes pour les dépassements horaires ;*
- *Une étude approfondie de la pollution de l'air et de l'eau, notamment des risques liés aux particules fines, aux PFAS et autres polluants dangereux ;*
- *Une évaluation de l'impact du trafic sur la circulation locale et la responsabilisation de la B.S.C.A. face au stationnement sauvage engendré ;*
- *La création d'un organe de concertation indépendant et la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports ;*
- *Le sous-financement structurel de l'ACNAW et le non-remplacement de ses membres compétents en différentes matières ;*
- *L'impuissance de l'ACNAW face à la situation actuelle ;*
- *Taxer les billets d'avions pour financer l'ACNAW ;*
- *Laisser la gestion des sonomètres de contrôle à l'ACNAW ;*
- *Une clarification des responsabilités des acteurs impliqués et des mécanismes de contrôle pour éviter le dédouanement de la B.S.C.A. ;*
- *Réelle efficience économique de l'aéroport indépendante des injections de capital de la Région wallonne ;*
- *L'octroi d'un permis pour un durée de 20 ans ;*
- *Imposition d'un permis temporaire d'une durée de 5 ans ;*
- *Imposition d'un permis temporaire d'une durée de 3 ans ;*
- *Problème de procédure et transparence : consultation publique insuffisante en termes de délais et d'accessibilité pour les riverains limitant de ce fait notre capacité à réagir efficacement ;*
- *L'EIE ignore le nombre d'observations et demandes d'analyses contenues dans la note d'observation ou répond de manière insuffisante à celle-ci ;*
- *L'EIE commet des erreurs d'appréciation et minimise certaines nuisances ;*
- *L'insuffisance de l'EIE vis-à-vis des impacts sur la santé, la qualité de l'air et les nuisances sonores ;*
- *Impact socio-économique mal évalué ce qui empêche une évaluation complète des répercussions du renouvellement de permis ;*

- *Questions environnementales minimisées par le B.S.C.A. et manque d'attention accordée aux effets environnementaux globaux (bruit, émission CO2, autres polluants et impact sur le climat) ;*
- *Préservation de l'environnement pour les générations futures ;*
- *Sous-estimation des impacts négatifs associés à l'expansion de l'aéroport ;*
- *Bruit continu en été ;*
- *Meubles extérieurs quotidiennement couverts d'une matière visqueuse noire ;*
- *Absence de réaction des autorités publiques face à l'impact sur la santé des citoyens de l'augmentation du nombre de vols de ces dernières années ;*
- *Le temps relativement court dont dispose les citoyens et les parties prenantes afin de rentrer leur avis concernant le projet proposé compte tenu de la complexité de celui-ci et des 2000 pages le composant ;*
- *Durée de la RIP et taille de la salle prévue à cet effet insuffisants ;*
- *Dégradation de l'environnement directe depuis deux décennies ;*
- *Absence de volonté politique de prendre en compte la santé des riverains de l'aéroport ;*
- *La violation de la Constitution belge et de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme ;*
- *Exploitation du terminal T2 sans permis valide depuis 2017 ;*
- *Accueil d'aéronefs non certifiés mettant en évidence des failles de sécurité ;*
- *Pollution aux PFAS des eaux du Tintia ;*
- *Mesures immédiates de réduction et réparation de la pollution aux PFAS ;*
- *Application du principe pollueur-payeur ;*
- *L'EIE n'intègre pas l'impact climatique des vols ;*
- *Le modèle économique low-cost actuellement en place à l'aéroport est obsolète en termes de développement durable ;*
- *Refonte du modèle économique en augmentant les redevances aéroportuaires et en diversifiant les compagnies présentes ;*
- *La garantie du respect des heures de sommeil recommandées par l'OMS ;*
- *Un accompagnement renforcé pour les riverains notamment via une extension des aides à l'insonorisation pour les chambres à coucher ;*
- *L'ouverture du comité d'accompagnement du B.S.C.A. aux représentants des riverains ;*

- *La corrélation entre l'impact de l'activité de l'aéroport et les riverains atteints de cancer ;*
- *Limiter le nombre d'avions basés à l'aéroport, voire limiter à 15 maximum ;*
- *Adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax ;*
- *Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores, notamment les niveaux de bruit maximum perçus et leur fréquence de répétition ;*
- *Optimiser les trajectoires de vols afin de minimiser les virages et les interdire sous 3000 m ;*
- *Impartialité du bureau d'étude A.R.I.E.S. Consultants mise en doute ;*
- *Etude plus poussée basée sur les nuisances sonores réelles et non moyennes ;*
- *Modification des trajectoires afin que les avions ne passent exclusivement qu'au-dessus de territoires non-habités ;*
- *Les vibrations engendrées par les avions lors du décollage ;*
- *Contrôle accru des nuisances sonores et olfactives causés par l'aérodrome ;*
- *Dépollution des sols à effectuer aux abords de l'aérodrome ;*
- *Nombre d'avions trop important survolant le village de Brye ;*
- *Altitude trop basse au moment du survol induisant une nuisance sonore assimilable à une agression mentale ;*
- *Nuisances sonores insupportables en été ; impossibilité de rester en extérieur ;*
- *Vols nocturnes réguliers vers 1h00 du matin ;*
- *Trajectoires des décollages nord-est se rapprochant du centre du village d'Heppignies et de son école ;*
- *Décollage d'avions vers le nord-est alors que les vents soufflent de l'est et du sud ;*
- *La SOWAER ne remplit plus son rôle de protection des riverains ;*
- *Il est inacceptable que l'aéroport utilise un couloir de 800 m de large ;*
- *L'augmentation de la fréquence des vols rend les journées invivables ;*
- *Risque d'impact des PFAS sur l'eau de distribution ;*
- *Nuits écourtées car perturbées par le passage d'avions malgré la pose de châssis phoniques par la SOWAER ;*
- *Circulation d'automobiles autour de l'aéroport de plus en plus dense ; nombreuses incivilités et entorses au code de la route relevées ;*

- *Désagréments engendrés par l'aéroport qui étaient saisonniers, mais sont devenus permanents ;*
- *Manque de quiétude dans les campagnes des villages ;*
- *Pas de modifications des couloirs des vols ;*
- *Nuisances sonores récurrentes et omniprésentes ;*
- *Manque d'équilibre entre extension de l'aéroport et respect de la qualité de vie des riverains ;*
- *Installation d'équipements anti-bruit réduisant le bruit des moteurs d'avions ;*
- *Favoriser la santé avant les emplois et les rentrées financières ;*
- *Survol trop régulier d'écoles et bruit trop important que pour continuer à y enseigner ;*
- *Concentrer la zone de décollage nord-est entre Wangenies et Heppignies en passant au-dessus du R3 sur une bande de 100 m ;*
- *Diminuer le niveau sonore engendré par les survols ;*
- *Décollages nord-est doivent s'effectuer en direction du R3 ;*
- *Revalorisation des primes par rapport au coût de la vie ;*
- *Modification des couloirs aériens et heures de vols ;*
- *Bruits assourdissants particulièrement très tôt le matin et très tard le soir ;*
- *Dépôts de poussières grasses noirs sur les légumes, fleurs et terrasses ;*
- *Conséquences des résidus de combustion de kérosène sur les allergies ;*
- *Trouver une solution pour contrôler et supprimer la pollution et la nuisance ;*
- *Limiter le nombre de vols entre 6h30 – 8h00 et 22h00 – 23h00 ;*
- *Impact important sur la durée de sommeil des plus jeunes riverains ;*
- *Préjudices sur la santé causés par le bruit et la pollution atmosphérique ;*
- *Impact sur l'espérance de vie due à l'activité aéroportuaire et à la fragmentation de la continuité du sommeil ;*
- *Problèmes liés à la santé des riverains accentués par l'augmentation des vols de départs et d'arrivées ainsi que par l'augmentation de l'activité de l'aéroport (trafic routier, engins de piste, ...) ;*
- *Importance des retombées au sol de particules liées à la combustion du kérosène lorsque les avions sont à moins de 500 d'altitude et l'absence de recommandations pour la santé, dans l'EIE, à l'encontre de cette problématique ;*

- *Problème des PFAS déjà connu depuis 3-4 ans avant 2023, mais aucune communication vers la Région wallonne ou le Ministre de la Santé ;*
- *Lenteur, voire absence de réaction face aux problèmes de pollution ;*
- *L'incidence d'avions moins polluant sur l'environnement de l'aéroport n'aura des effets positifs qu'entre 2035 et 2045 ;*
- *Les réponses en matière de santé des responsables de l'aéroport sont peu crédibles ;*
- *Moyens mis en œuvre pour lutter contre les problèmes de bruits par la SOWAER insuffisants ;*
- *L'utilisation du Lden donne une moyenne sur la journée, ce qui lisse les pics sonores, or se sont ces pics, présents lors des décollages et atterrissages, qui causent la plus grande gêne pour les riverains ;*
- *Cadre sanctionnateur beaucoup trop laxiste ;*
- *Concentration en hydrocarbures (C21 – C35) retrouvée dans les légumes est beaucoup trop élevée ;*
- *Déplacement du couloir d'approche au niveau de Fleurus de 200 m vers le nord ;*
- *Le renouvellement du permis ne doit pas être accordé avant d'avoir les résultats de l'étude de caractérisation des pollutions avérées ;*
- *Ressenti du sentiment que BSCA se moque des habitants ;*
- *Mauvaise communication autour du projet ;*
- *La Région wallonne se montre bien trop permissive avec BSCA, la SOWAER et les compagnies aériennes. » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Chapelle-lez-Herlaimont**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 5 réclamations ont été formulées et portent principalement sur les nuisances suivantes :

- *procédure et délai non adapté pour répondre à l'enquête publique ;*
- *autolimitation de l'étude d'incidence ;*
- *remise en cause de l'équation socio-économique ;*
- *environnement sonore et vibratoire ;*
- *Indicateur de mesure du bruit ne représentant pas fidèlement la réalité ;*
- *remise en cause de la diminution du bruit par les avions plus modernes ;*

- *doute sur les arrivées tardives et les avions basés ;*
- *minimisation de l'impact sur le climat ;*
- *qualité de l'air, santé et pollutions diverses ;*
- *particules fines et ultrafines ;*
- *dévaluation immobilière ;*
- *gestion des déchets ;*
- *mobilité, ... ; » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Courcelles**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Les 25 réclamations et observations reçues peuvent être résumées et différenciées de la manière suivante :

- *un souhait du maintien de l'aéroport pour sa proximité, son côté pratique et son importance pour le développement de la région car celui -ci ne provoque pas de dérangement par le bruit des avions ni le matin ni le soir. Seul regret ; non-gratuité du parking pour 15 voire 20 minutes pour le drop-off et le pick-up*
- *l'absence d'opposition à la régularisation du terminal T2 ni souhait d'un refus pur et simple du renouvellement du permis mais avec le souhait d'un encadrement du permis par des conditions plus strictes : délivrance du permis pour une période plus limitée dans le temps (10 ans au lieu de 20 ans) et dans son nombre de vols et nombre de passagers en conditionnant à une diminution effective des nuisances de la flotte d'avions, notamment sonores et émissions de gaz à effet de serre ; ceci se justifie par les grandes incertitudes dans les prévisions faites dans l'EIE au-delà de 8 à 10 ans.*

La procédure de permis unique est inappropriée dans le sens que les deux volets, urbanistique et environnemental sont juxtaposés par opportunités mais ne sont pas cohérents.

L'acceptation de la demande telle quelle ouvrirait la porte à des coûts supplémentaires à charge du budget de la Région wallonne.

Diverses remarques sur l'EIE sont formulées sous deux formes :

- *sur la forme : la procédure de permis unique n'est pas appropriée et la qualité des documents électroniques mis à disposition laisse à désirer.*
- *sur le fond : l'augmentation du trafic demandée est massive et entraîne des conséquences négatives à défaut d'encadrement strict :*

1) conséquences sur les nuisances sonores et incertitudes à 20 ans : une mesure de précaution sage serait de limiter la durée du permis à l'horizon prévisible.

2) conséquences sur la mobilité et le stationnement : l'accessibilité en transports en commun de l'aéroport est majoritairement assurée par des navettes de bus et les lignes de bus régulières, notamment au départ des gares SNCB.

3) impact sur le climat : à flotte inchangée ; l'impact sur le climat serait catastrophique. L'évolution de la flotte est très incertaine au-delà de 2035, ce qui conforte le besoin de limiter le permis à une durée où les prévisions sont plus fiables.

- le refus que le projet soit approuvé en l'état et demande d'une révision prenant en compte les préoccupations relatives à l'impact sur la santé, celle des enfants, des animaux ainsi que de la qualité de vie des riverains et la mise en évidence de divers points alarmants de l'EIE parmi lesquels :

1) la procédure

2) l'autolimitation de l'EIE

3) l'équation socio-économique qui ne tient pas la route

4) l'environnement sonore et vibratoire

5) l'utilisation de l'indicateur Lden qui est inappropriée

6) le caractère faux de prétendre que le bruit des avions modernes diminue de 50%

7) les arrivées tardives et les avions basés

8) la minimisation de l'impact sur le climat

9) la qualité de l'air, la santé et les pollutions diverses

10) la dévaluation immobilière

11) la gestion des déchets

12) la mobilité en termes de trafic et de parking

13) l'impartialité du bureau d'études qui a réalisé l'EIE

- la volonté d'attribution d'un permis temporaire de 3 ans maximum assorti de conditions strictes qui sont les suivantes :

1) Revenir strictement au texte du décret du 8 juin 2001 avec un couvre-feu strict de 23H00 à 7h00.

2) Réaliser des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et de son activité, en intégrant les données récentes sur les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et les particules ultrafines.

3) Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum.

4) Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30000 par an.

- 5) *Au vu des réductions annoncées de bruit des avions et afin de maintenir des incitants pour les compagnies aériennes à réduire leur impact sonore, adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax dans le cadre de l'arrêté sanction.*
 - 6) *Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores pour adopter des indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population, en intégrant notamment les niveaux de bruit maximum perçus et leur fréquence de répétition.*
 - 7) *Optimiser les trajectoires de vols afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000m.*
 - 8) *Réviser la gouvernance et le cadre réglementaire afin d'assurer une meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport.*
 - 9) *Introduire des mécanismes de financement, comme une taxation des compagnies aériennes, pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.*
 - 10) *Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports.*
 - 11) *Créer une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.*
 - 12) *Résoudre les conflits de partialité. Toutes les activités opérationnelles gérées aujourd'hui par la SOWAER et qui ont trait aux nuisances doivent être transférées ailleurs :*
 - *La gestion des sonomètres à l'ACNAW.*
 - *Les mesures d'accompagnement à un organisme (tel le SPW) qui n'a aucun intérêt dans la gestion ou le développement de l'aéroport.*
- *l'opposition au maintien en activité de l'aéroport et à son extension en raison de :*
- 1) *les nuisances sonores des décollages et atterrissages et la multiplication de nouvelles destinations ;*
 - 2) *anomalie inadmissible des subsides divers octroyés par la Région wallonne à l'aéroport ;*
 - 3) *le voyage aérien doit redevenir un moyen de transport exceptionnel, donc cher, et non plus le caprice de quelques profiteurs ;*
 - 4) *impossibilité de laisser les fenêtres ouvertes le jour comme la nuit car dérangement par le bruit des avions ;*
 - 5) *ballet d'avions qui troublent la vie entre +-6h40 et 23h/23h30, voir même la nuit ;*

6) zone d'habitation non reprise dans les zones avantagées par une intervention liée aux nuisances ;

7) effets sur le sommeil : réveil régulier à 6h45 7j/7 ;

8) impossibilité de regarder un film en raison du bruit des avions ;

- la volonté de la création d'un comité d'accompagnement incluant des représentants riverains ;
- la volonté d'obtenir des précisions par rapport à l'impact du renouvellement du permis et sur les mesures envisagées en termes de qualité de l'air, notamment la surveillance des émissions polluantes de par l'impact de l'augmentation du trafic aérien et routier sur Courcelles, de nuisances sonores, par la mise en place d'aides à l'insonorisation des logements, et pour la mobilité et les transports en commun, interrogation concernant l'accentuation des embouteillages et de la pollution ;
- une remise en cause de l'étude d'incidences sur l'environnement » ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune d'**Anderlues**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« 40 réclamations écrites se résumant pour l'essentiel aux remarques suivantes :

1. Nuisances sonores importantes sur le territoire d'Anderlues ;
2. Respect des horaires autorisés depuis 2001 à savoir aucun vol autorisé entre 23h et 7h ;
3. Réalisation d'études épidémiologiques approfondies sur les effets sanitaires du bruit et de la pollution générés par l'aéroport, intégrant les données récentes sur les particules ultrafines et les PFAS ;
4. Limitation du nombre d'avions basés afin de contenir l'empreinte sonore et environnementale ;
5. Mise en place d'un calendrier de réduction du nombre de vols, visant un plafond de 30 000 vols commerciaux par an ;
6. Révision progressive des seuils de bruit maximum afin d'inciter les compagnies aériennes à réduire leur impact sonore ;
7. Adoption de nouveaux critères d'évaluation des nuisances sonores, intégrant la perception réelle des riverains, notamment la fréquence et l'intensité des pics sonores ;
8. Optimisation des trajectoires de vol pour limiter les virages à basse altitude et les interdire sous 3 000 mètres ;

9. *Mise en place de mécanismes de financement, incluant une taxation des compagnies aériennes pour financer l'isolation acoustique et l'indemnisation des riverains et diminuer la contribution de la Région Wallonne dans le fonctionnement de BSCA ;*

10. *Mise en place d'une véritable autorité de contrôle des nuisances sonores, indépendante et dotée des ressources nécessaires, financée par une taxe minimale sur les billets d'avion. » ;*

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Les Bons Villers** envoyé le 10/03/2025, rédigé comme suit :

Vu le Code de Développement du Territoire (CODT) et le Schéma de développement territorial (SDT) ;

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

Vu le Code de l'Environnement, livre Ier et livre II constituant le Code de l'eau ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre II du Code de l'Environnement constituant 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 les étapes de réunion préalable du 12/12/2023, d'élaboration de l'étude d'incidences ;

Vu le dépôt de demande de permis unique relatif au maintien en activité de l'aéroport BSCA, à l'extension de la zone d'inspection/filtrage, à la régularisation de l'extension du Terminal 2 et de la modification de la voirie d'accès au parking staff (voirie privée), déclaré complet et recevable le 14/01/2025 ;

Considérant l'organisation de l'enquête publique sur toutes les communes pouvant être impactées, et notamment aux Bons Villers où elle s'est organisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 ;

Considérant les 17 réclamants globalisant 13 réclamations couvrant différentes thématiques reprises dans le procès-verbal comme suit :

[Voir supra]

Considérant tous ses griefs et le manque d'engagement ferme de BSCA à mettre en place les recommandations des autorisations précédentes (ex. permis du 25/10/2018 pour allongement de la piste) ;

Considérant la situation irrégulière de l'extension du Terminal 2 où toute considération urbanistique cohérente paraît inutile vu l'existence du bâtiment ;

Considérant notre volonté d'obtenir un assainissement du sol, sous-sol, eaux souterraines et de préserver la qualité du ruisseau du Tintia mise à mal par les activités de l'aéroport de Gosselies/Charleroi

Considérant les autres secteurs du développement durable et de la transition écologique que sont la mobilité, l'imperméabilisation des sols et la priorisation de l'infiltration des eaux sur site, les ruissellements, la rationalisation des énergies et de l'utilisation de l'eau de pluie, la gestion des eaux usées

Par ces motifs,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1er. D'émettre un avis favorable moyennant les recommandations suivantes :

- Respecter strictement les horaires prévus dans le permis ;*
- Fixer un seuil maximum de développement du site au vu du contexte actuel en plafonnant les mouvements annuels au niveau de 2025 ;*
- Adopter un calendrier progressif et soutenu de réduction des niveaux LAmax des avions dans le cadre de l'arrêté sanction ;*
- Plaider pour taxer le kérozène au niveau européen ;*
- Optimiser les trajectoires des vols afin de minimiser les virages ;*
- Introduire un mécanisme de financement, comme la taxation des billets d'avion, pour renforcer l'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains aux alentours ;*
- Transmettre dans les 6 mois un calendrier de mise en oeuvre des recommandations avec un délais d'exécution rapide ;*
- Dépolluer tout à faire cessante le Tintia et mettre tout en oeuvre pour limiter la pollution des sols, des eaux souterraines et le Tintia notamment le respect des normes PFAS en réalisant les travaux d'étanchéité recommandés par le bureau d'études et en utilisant sans délai les mousses non fluorées proposées ;*
- Interdire les parkings pirates dans les villages aux alentours de l'aéroport ;*
- Mettre en oeuvre les recommandations favorisant toutes les alternatives au déplacement en voiture personnelle (navettes de bus plus fréquente, co-voiturage, ...) afin de limiter l'extension de parkings existants ;*
- Compenser les incidences négatives qu'on ne pourra diminuer par la plantation d'arbres sur un site en Région wallonne. » ;*

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Binche** envoyé le 07/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

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

Vu la demande de permis unique relative au maintien en activité de l'aéroport Brussel South, extension de la zone du Poste d'inspection filtrage, régularisation de l'extension du Terminal 2 et modification de la voirie d'accès du parking STAFF (voirie privée). Demande introduite par Brussels South Charleroi Airport SA sis rue des frères Wrigth n° 8 à 6041 Charleroi (Gosselies) ;

Considérant que messieurs les Fonctionnaires technique et délégué ont sollicité la mise en place de l'enquête publique et l'avis facultatif du Collège communal ;

A. Sur l'enquête publique :

Considérant que l'enquête publique s'est tenue du 27/01/2025 au 25/02/2025 avec un affichage le 22/01/2025 ;

Considérant que des réclamations ont été introduite ; qu'elles portent sur :

[Voir supra]

B. Sur l'avis de la Ville de Binche

Considérant que le terminal T2 de l'aéroport de Charleroi fonctionne sans permis valide depuis 2017, malgré l'annulation du permis par le Conseil d'état en l'absence d'étude d'incidences sur l'environnement ; que cette situation pose des précédents dangereux et inquiétants en ce qui concerne le respect des règles environnementales et urbanistiques par BSCA ;

B.1. Quant au nombre de vols

Considérant que BSCA annonce une augmentation du nombre de mouvements de 1,7% annuellement (En 2024 : 58.000 mouvements commerciaux ; prévision en 2041 : 77.000 mouvements) ;

Considérant qu'une telle augmentation, qualifiée de limitée par BSCA lors de la RIP notamment, constitue en fait une augmentation substantielle du nombre de vols ;

Considérant que l'on peut penser que cette augmentation, au-delà d'être substantielle, n'est pas linéaire dans le jour et l'année, que cette augmentation renforcera des pics d'activité ;

Considérant que l'activité augmentée, avec des pics d'activités saisonniers et horaires, aggraverait les nuisances pour les riverains, et notamment à des périodes où les riverains sont particulièrement exposés aux nuisances (début et fin de journée, beaux jours avec utilisation espaces extérieurs, ouverture baies) ;

B.2. Quant aux nuisances des avions déployés

Considérant que les graphiques des bruits joints au dossier de demande de permis tiennent compte de valeurs moyennes et que les pics et dépassements de décibels, principales nuisances sonores à l'heure actuelle, ne sont pas pris en compte, qu'ils sont même minimisés, alors que leur fréquence augmentera de manière importante au risque de générer un bruit quasi continu de plus de 70 dB ;

Considérant que les mesures de limitation de bruit par l'utilisation d'avions de nouvelles générations, telles que décrites dans la demande ne convainquent pas dès lors que les mesures

de bruit sur un avion de la dernière génération existante, soit un Airbus 737 Max 800 n'établissent pas de différence de bruit ou une différence de bruit imperceptible à l'oreille humaine, avec les mesures de bruit effectuées sur les avions de la génération précédente ;

Considérant que délivrer un permis en tablant sur le déploiement hypothétique en 2030 d'avions inexistant actuellement dans les flottes des compagnies actives à BSCA ne serait pas sérieux ;

Considérant que l'arrivée d'avions apportant une réelle plus-value en termes de diminution des nuisances sonores pourrait être valorisée mais qu'il ne semble pas judicieux de tabler sur de tels avions inexistant dans les flottes des compagnies au moment de délivrer ce permis ;

Considérant que l'allongement précédent de piste permet techniquement le déploiement d'avions plus gros porteurs à BSCA ;

Considérant que les nuisances de tels appareils sont plus élevées ;

B.3. Quant aux contrôles de l'exploitation

Considérant que de nombreux écarts à l'actuel permis qui restreint les horaires d'ouverture de l'aéroport de 7h à 22h sont constatés, que de nombreux écarts au décret du 1^{er} avril 2004 qui élargit ces horaires de 6h30 à 23h sont constatés (2164 écarts au décret - soit à la norme la plus flexible pour l'aéroport - en 2022) ;

Considérant que ce nombre d'écarts explose depuis 2014 et qu'il est manifestement dû à la méthodologie de travail des compagnies utilisant BSCA et à une gestion laxiste de BSCA ;

Considérant que sur la méthodologie de travail des compagnies aériennes, elle consiste à privilégier leurs intérêts commerciaux plutôt qu'à respecter les normes et permis en vigueur, qu'elle consiste alors à faire décoller des avions dont les compagnies savent au décollage qu'ils ne respecteront pas l'horaire d'ouverture de l'aéroport à l'arrivée ;

Considérant encore que sur la méthodologie de travail des compagnies aériennes, est souvent dénoncée une utilisation « poubelle » de BSCA afin de recevoir les vols à destination d'autres aéroports pratiquant des politiques de tarification dissuasive pour les vols en écart aux heures d'ouverture (déroutage vers BSCA d'avions destinés à d'autres aéroports plus sévères), qu'une telle utilisation de BSCA n'est nulle part contredite avec arguments dans la demande de permis ; Que les statistiques d'écart semblent étayer une telle utilisation résiduelle de BSCA par les compagnies, utilisation que BSCA ne prend aucun soin à contredire dans la demande de permis ;

Considérant, que peu d'amendes sont prises ;

Considérant que cela atteste d'une politique laxiste quant à l'exploitation de BSCA, qui permet alors les méthodologies de travail des compagnies aériennes privilégiant, à BSCA, exclusivement leurs intérêts commerciaux, au détriment du respect du permis applicable notamment ;

Considérant que cette situation qui s'amplifie avec le temps, ne fait l'objet d'aucune mesure de correction ni dans la demande de permis, ni dans l'expression de la Wallonie ;

Considérant qu'ainsi, n'est proposée dans le permis aucune politique incitative ou de redevance permettant de sanctionner et à terme limiter les vols en écart aux normes, permis, horaires ;

Considérant qu'aucune communication de la Wallonie sur une remise en capacité de cette autorité, aucun élément de la demande de permis non plus n'autorise à penser que le respect des conditions d'exploitation de BSCA est un enjeu des autorités et exploitants, ni aujourd'hui, ni demain ;

Considérant que cette situation renforce les craintes quant à une exploitation de BSCA avec une augmentation du nombre de vols telle que sollicitée ;

B.4. Sur les trajectoires problématiques

Considérant que la demande de permis n'envisage aucune esquisse de solution sur les trajectoires qualifiées de problématiques ;

Considérant que le territoire communal binchois est impacté par rapport au retour en sens inverse, principalement à cause du vent et souvent dans les périodes d'avril et mai ;

Considérant que le territoire communal binchois est sujet, lors de son survol à des nuisances sonores importantes dues aux virages opérés dans le ciel binchois en approche de l'aéroport ;

Considérant que ces nuisances sont dues à la nécessité d'augmenter la puissance des réacteurs pour compenser la perte de portance lors du virage ;

Considérant que la ville de Binche est fortement impactée par les trajectoires de vols et des virages à très basse altitude ; au-delà de la PLDT ; que nous soutenons que ces virages soient interdits en basse altitude, ce qui n'est absolument pas le cas actuellement ;

Considérant l'absence d'une étude sur les particules fines générées lors du survol de Binche, notamment à l'occasion des virages et leurs impacts sur la santé ;

*Considérant qu'au vu de ce qui précède, le Collège communal de Binche **ne peut émettre un avis favorable** pour accorder un permis pour 20 ans sur base d'un dossier qui laisse planer tant de doutes et d'interrogations sur l'avenir de nos citoyens tant au niveau environnemental que pour la santé de chacun et la qualité de vie à Binche de manière générale. » ;*

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Charleroi** envoyé le 18/03/2025, rédigé comme suit :

« Conformément aux dispositions prescrites à l'article 37 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, nous vous transmettons le procès-verbal de clôture de l'enquête publique relatif à la demande de permis visée sous objet ainsi que l'avis favorable conditionnel émis par le Collège communal du 11 mars 2025, motivé comme suit :

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

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

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

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

Vu le Code wallon du Patrimoine (CoPat) ;

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

Vu le décret du 9 mars 2023 relatif aux déchets, à la circularité des matières et à la propreté publique ;

Vu le décret du 10 janvier 2024 interprétatif de certaines dispositions du 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 (CWATUP) ;

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

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

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

Vu le Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau ;

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

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

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

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018 portant création d'un comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 avril 2024 adoptant définitivement le schéma de développement du territoire et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 1999 adoptant définitivement le schéma de développement de l'espace régional ;

Vu la Déclaration de Politique Régionale Wallonne du 11 juillet 2024 ;

Vu la demande de permis unique accompagnée d'une étude d'incidences sur l'environnement introduite le 18 novembre 2024 auprès du Collège communal de la Ville de CHARLEROI, par laquelle la SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, ci-après « l'exploitant », sollicite l'autorisation pour :

Demande de permis unique visant :

Pour le volet urbanistique :

- l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF),*
- la régularisation de la construction du Terminal 2,*
- l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée).*

Pour le volet environnemental :

- le maintien en activité de l'aéroport.*

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

Vu la décision sur le caractère incomplet de la demande rédigée par le Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie - Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département des Permis et Autorisations - Direction de Charleroi et le Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie - Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie - Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme - Direction du Hainaut II, au sens de l'article 86 du décret, envoyée le 12 décembre 2024 dans le délai prescrit et réceptionnée par le Collège communal le 13 décembre 2024 ;

Vu les compléments à la demande déposés auprès du Collège communal contre récépissé le 23 décembre 2024 ;

Vu la décision sur le caractère complet et recevable de la demande rédigée par le Fonctionnaire technique et le Fonctionnaire délégué, au sens de l'article 86 du décret, envoyée le 14 janvier 2025 dans le délai prescrit et réceptionnée par le Collège communal le 15 janvier 2025 ;

Vu l'avis d'enquête publique précisant que la demande est soumise aux formalités prescrites aux articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du Livre Ier du Code de l'Environnement ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique du 10 mars 2025 ;

Vu les conditions intégrales applicables à l'établissement :

Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 déterminant les conditions intégrales des dépôts de liquides combustibles en réservoirs fixes, à l'exclusion des dépôts en vrac de produits pétroliers et substances dangereuses ainsi que les dépôts présents dans les stations-service.

Arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2003 déterminant les conditions intégrales relatives aux parcs à conteneurs pour déchets ménagers.

Arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux batteries stationnaires dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieur à 10000.

Arrêté du Gouvernement wallon du 21 décembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1500 kVA.

Arrêté du Gouvernement wallon du 25 octobre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets non dangereux.

Arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, comportant deux pistolets maximum et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3 000 litres et inférieure à 25 000 litres.

Vu les conditions sectorielles applicables à l'établissement :

Arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative à la mécanique, transformation à froid et traitement de surface.

Arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides.

Arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions sectorielles relatives aux ateliers d'entretien et de réparation des véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à trois.

Arrêté du Gouvernement wallon du 1 décembre 2005 déterminant les conditions sectorielles relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1500 kVA.

Arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire de déchets dangereux.

Arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2007 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire d'huiles usagées.

Arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2007 déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique.

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Considérant que la demande de permis a été envoyée au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué le 21 novembre 2024 et réceptionnée le 22 novembre 2024 ;

Considérant que les compléments à la demande ont été envoyés au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué le 27 décembre 2024 et réceptionnés le 27 décembre 2024 ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 27 janvier 2025 au 25 février 2025 ; que l'affichage de l'avis d'enquête publique a eu lieu du 22 janvier 2025 au 25 février 2025 ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal de clôture de l'enquête publique que des réclamations et observations orales ou écrites, ont été formulées pendant la durée de l'enquête et qu'une synthèse a été rédigée comme suit :

« Il résulte de l'enquête publique :

[Voir Supra]

Considérant que selon les dispositions de l'article 37 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, le Collège communal peut rendre un avis sur la présente demande de permis unique ;

Considérant que le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en son article 2, dispose que :

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

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

Considérant que le Code du Développement Territorial (CoDT), en son article D.I.1., dispose que :

« § 1er. Le territoire de la Wallonie est un patrimoine commun de ses habitants. L'objectif du Code du Développement territorial, ci-après « le Code », est d'assurer un développement durable et attractif du territoire dans le respect de l'optimisation spatiale.

L'optimisation spatiale vise à préserver au maximum les terres et à assurer une utilisation efficiente et cohérente du sol par l'urbanisation. Elle comprend la lutte contre l'étalement urbain.

Le développement durable et attractif du territoire rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte,

sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, ainsi que de la cohésion sociale.

§ 2. La Région, les communes et les autres autorités publiques, chacune, dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont acteurs, gestionnaires et garantes de ce développement.

À cette fin, elles élaborent des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui sont les suivants :

1° le plan de secteur ;

2° les schémas ;

3° le guide régional d'urbanisme ;

4° le guide communal d'urbanisme ;

5° les périmètres opérationnels ;

6° les outils de politique foncière.

Les habitants et les acteurs publics et privés contribuent au développement durable et attractif du territoire, par leur participation à l'élaboration de ces outils, par le développement de projets et par les avis qu'ils émettent. » ;

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

28 TRAVAIL DES MÉTAUX

28.5 TRAITEMENT ET REVÊTEMENT DES MÉTAUX, MÉCANIQUE GÉNÉRALE

28.52 MÉCANIQUE GÉNÉRALE

Lorsque la puissance installée des machines est :

28.52.02.A supérieure ou égale à 20 kW (classe 2)

Dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique mixte ou en zone d'activité économique industrielle ou en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel.

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.1 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

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 :

40.10.01.01.01 égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA (classe 3)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.1 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

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 :

40.10.01.01.02 égale ou supérieure à 1.500 kVA (classe 2)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.1 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10.01 Production d'électricité

40.10.01.02 Batterie stationnaire dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieur à 10.000 (classe 3)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.3 PRODUCTION ET DISTRIBUTION DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, PRODUCTION DE FROID OU DE CHALEUR

40.30 PRODUCTION ET DISTRIBUTION DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, PRODUCTION DE GLACE HYDRIQUE NON DESTINÉE À LA CONSOMMATION

40.30.02 Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique (à compression de vapeur, à absorption ou à adsorption) ou par tout procédé résultant d'une évolution de la technique en la matière :

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.

40.30.02.02 dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 300 kW (classe 2)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.6 Installation de combustion non visée par une autre rubrique et dont la puissance thermique nominale est :

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est :

40.60.01 égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 1 MW thermique (classe 3)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES, COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.2 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

50.20 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

50.20.01 Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur :

50.20.01.02 lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à 3 (classe 2)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES,
COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.2 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

50.20 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

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) (classe 2)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES,
COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.5 COMMERCE DE DÉTAIL DE CARBURANTS

50.50 COMMERCE DE DÉTAIL ET/OU DISTRIBUTION DE CARBURANTS

Installation de distribution de carburants : l'ensemble des installations et des activités destinées à conditionner, à stocker et à transférer des carburants de réservoirs fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur.

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 (classe 3)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES,
COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.5 COMMERCE DE DÉTAIL DE CARBURANTS

50.50 COMMERCE DE DÉTAIL ET/OU DISTRIBUTION DE CARBURANTS

Installation de distribution de carburants : l'ensemble des installations et des activités destinées à conditionner, à stocker et à transférer des carburants de réservoirs fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur.

50.50.03 Installation de distribution non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0°C et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican (classe 2)

55 HÔTELS, RESTAURANTS, CAMPING ET CARAVANING

55.3 RESTAURANTS

55.30 RESTAURANTS

55.30.01 Restaurants lorsque le nombre de places est supérieur à 100 (classe 3)

62 TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS

62.0 TRANSPORTS AÉRIENS 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 (classe 1)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

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

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 (classe 3)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

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

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 :

63.12.05.04.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

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

63.12.05.05 Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées :

63.12.05.05.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2.000 litres (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.06 Dépôts et utilisation d'explosifs

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 :

1° 500 kg de poudre contenue dans les cartouches pour armes à feu portatives de division de risque 1.4S ;

2° 200.000 pièces d'amorce de division de risque 1.4S destinées pour chargement des cartouches pour armes à feu portatives sans poudre (type Flobert) de division de risque 1.4S ;

3° 10 kg de poudre libre en grains ou en pulvérin dont maximum 2 kg de poudre noire ;

4° des douilles vides amorcées en quantité indéterminée de division de risque 1.4S. (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.02 de catégorie 2, y compris l'essence ou ses carburants de substitution utilisés aux mêmes fins et présentant des propriétés similaires en termes d'inflammabilité dont la capacité de stockage est :

63.12.09.02.01 supérieure ou égale à 100 l et inférieure à 5.000 l (classe 3)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.03 de catégorie 3, y compris les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est :

63.12.09.03.01 supérieure ou égale à 3.000 l et inférieure à 25.000 l (classe 3)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.03 de catégorie 3, y compris les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est :

63.12.09.03.02 supérieure ou égale à 25.000 l et inférieure à 250.000 l (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.04 Dépôt de liquides difficilement combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 93 °C et dont la capacité de stockage est :

63.12.09.04.02 supérieure ou égale à 50.000 l et inférieure à 500.000 l (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

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 :

63.21.01.01.03 de plus de 750 véhicules automobiles (classe 1)

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.1 TRAITEMENT DES EAUX

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

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

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.1 TRAITEMENT DES EAUX

90.16 STATION D'ÉPURATION D'EAUX URBAINES RÉSIDUAIRES

Lorsque la capacité d'épuration est :

90.16.02.A égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50.000 équivalent-habitant (classe 2)

Dans toutes les zones sauf en zone d'habitat.

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.1 TRAITEMENT DES EAUX

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

Lorsque la capacité d'épuration est :

90.17.02.A égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50.000 équivalent-habitant (classe 2)

Dans toutes les zones sauf en zone d'habitat.

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.2 DÉCHETS

90.21 CENTRE DE REGROUPEMENT ET DE TRI DE DÉCHETS

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 (classe 3)

92 ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CULTURELLES ET SPORTIVES

92.3 AUTRES ACTIVITÉS 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 :

92.32.02 égale ou supérieure à 150 personnes et inférieure à 2.000 personnes (classe 2)

92 ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CULTURELLES ET SPORTIVES

92.3 AUTRES ACTIVITÉS DE SPECTACLES ET D'AMUSEMENT

92.34 AUTRES ACTIVITÉS DE SPECTACLES ET D'AMUSEMENT (DANCING, ...)

92.34.01 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 (classe 2)

92 ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CULTURELLES ET SPORTIVES

92.7 AUTRES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES

92.72 AUTRES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES

92.72.01 Exploitation de luna-parks et activités similaires

92.72.01.01 d'une superficie supérieure à 50 m² et inférieure ou égale à 100 m² (classe 3) ;

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

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

Considérant que le Service du Permis d'environnement a notifié un avis relatif à l'introduction de la demande d'autorisation et à la tenue de l'enquête publique, par écrit et individuellement, aux Administrations publiques suivantes (Excepté celles déjà consultées par les Fonctionnaires technique et délégué) dont dépend une voie de communication, un cours d'eau, un ouvrage ou un établissement quelconque situé dans le rayon de deux cents mètres :

- a. Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Technique et Économiques (IGRETEC)*
- b. Ores.*
- c. Office Wallon de la Formation Professionnelle et de l'Emploi (FOREM).*
- d. Société Wallonne des Eaux.*
- e. Centre Public d'Action Sociale de Charleroi (CPAS).*

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

Considérant l'avis du Service Mobilité du 6 mars 2025 :

« Considérant qu'en ce qui concerne la transformation et le réaménagement d'aires de stationnement existantes, la demande de permis prévoit :

- *La transformation du parking VIP existant avant la réalisation des bâtiments en nouveau parking destiné pour le personnel, comportant 98 emplacements (dont 2 réservés aux PMR, 3 aux services de douane, 6 aux services de Police) ;*
- *Des interventions mineures aux parkings Car Rental et Personnel, consistant en une redistribution des emplacements avec un nouveau marquage au sol.*
 - *Le parking Car Rental comporte 205 emplacements, dont 4 destinés aux PMR ;*
 - *Le parking Personnel comporte 152 emplacements, dont 3 destinés aux PMR.*

Que le sens de circulation au sein du parking staff sera modifié suite à la création de cette nouvelle voirie. Que « la sortie du parking staff reste inchangée. Les membres du personnel emprunteront la même voirie de sortie.

Considérant qu'une nouvelle voirie est créée, que malgré son statut privé, elle devra garantir les principes d'accessibilité universelle notamment au droit du raccord avec le rond-point existant (filets d'eau plats, abaissement de bordure zéro ressaut et dalles podotactiles au droit de la traversée piétonne, etc.). Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant que les accès retravaillés aux parkings Car Rental et Personnel suite à la création de la nouvelle voirie implique un croisement entre l'ensemble des flux entrants et des flux sortants. Or, cette situation est tout à fait évitable sachant que les sens de circulation et l'implantation des emplacements de stationnement sont retravaillés. Qu'afin de garantir une fluidité optimale, le schéma de distribution doit être adapté. Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant que « la nouvelle voie d'accès et la zone de stationnement sont conçues pour permettre l'accès d'un camion de 16,79 m. Il est important de noter que l'accès ponctuel des camions nécessite une gestion spécifique du parking. En effet, certaines places de stationnement devront être fermées pour permettre au camion de manœuvrer. ;

Considérant que l'accès des services de secours est par définition imprévisible. Que cet accès doit être garanti en tout temps. Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant qu'en ce qui concerne la multi-modalité et plus précisément les taxis, le dossier indique que « B.S.C.A. collabore également avec plusieurs sociétés de taxis installées à Charleroi qui offrent un service sur mesure aux besoins des usagers de l'aéroport 7 jours/7 et 24h/24. Une cinquantaine de taxis dispose d'une licence d'accès à l'aéroport. Le prix est variable en fonction du point de départ et de la société empruntée (prise en charge, frais d'attente, tarif aux km parcourus). Que sur cet aspect, des témoignages d'usagers ont été remontés au niveau du service Mobilité. Que dans les faits, les usagers de la région carolorégienne sont lésés car

régulièrement laissés sur le carreau, les sociétés de taxis préférant opérer les longues courses vers Bruxelles. Que l'on est donc loin du service qualitatif décrit. Qu'en sa qualité de gestionnaire du site, B.S.C.A. devrait mettre tout en œuvre auprès des sociétés dont il autorise l'accès, à offrir un service de qualité à l'ensemble des usagers quelles que soient leurs origine et destination. Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant que l'étude d'incidences indique, en ce qui concerne l'accessibilité pour les modes actifs, « Ces infrastructures dédiées aux modes actifs permettent des liaisons sécurisées/confortables entre le terminal et ses parkings extérieurs ainsi que les arrêts de bus (hors lignes A) situés aux abords de l'aéroport de Charleroi. Pour rappel, les trois lignes de bus A ont directement leur terminus au sein de la zone autour du terminal nord de l'aéroport. »

« De manière générale, l'accessibilité pour les modes actifs est bonne entre le terminal et les points d'intérêt (parkings et arrêts de bus). Plus largement, l'accessibilité de l'aéroport pour les modes actifs est relativement moyenne étant donné sa localisation au sein d'un tissu de zones d'activités économiques importantes ainsi que la présence d'axes routiers importants générant des distances importantes pour rejoindre l'aéroport de Charleroi depuis les pôles urbains proches, et ce, au droit de voiries peu confortables pour les modes actifs en raison de la vitesse élevée des automobilistes. » ;

Considérant qu'en réalité les cheminements piétons sont de qualité insuffisante voire très médiocres. Que sur les voiries publiques, la largeur est insuffisante à certaines heures au vu de la densité de piétons et de l'usage de bagages/poussettes. Que sur les voiries internes au site, les cheminements qui relient les différents points d'intérêts notamment les aires de stationnement foot and fly au terminal s'apparente à un parcours du combattant : largeur insuffisante, revêtement non conforme (dalles gazon), tracé non naturel (angles francs), traversées non conformes, dénivelé plus accentué que les voiries carrossables (exemple : au droit du rond-point de la rue Charles Lindbergh), bordures saillantes (plus de 20 cm de saillie verticale) et obstacles variés (poteaux d'éclairage, éléments de signalisation, bloc de béton, dans l'axe des cheminements. Que des conditions s'imposent en ce sens.

Que de manière générale, il est constaté une inadaptation aux personnes à mobilité réduite. Et ce, sachant que le dossier de demande indique que le P4 Foot and fly comprend 4 emplacements PMR (or, il est constaté déjà 20 emplacements à l'heure actuelle). Que le dossier indique également qu'« Une navette payante effectue la liaison entre le parking P3 et le terminal aéroportuaire en 5 minutes à raison d'une navette toutes les 30 minutes tous les jours entre 4h et 23h30. À l'inverse, les liaisons entre le terminal aéroportuaire et le parking P4 doivent s'effectuer à pied (\pm 25 minutes). ». Qu'« Un nouveau parking (parking « Sablières ») à destination des passagers de l'aéroport sera prochainement aménagé au niveau du triangle existant entre la rue des Sablières, la rue de Ransart (N568a) et la rue Charles Lindbergh pour

un total de 947 emplacements autorisés dans le permis octroyé à B.S.C.A., dont 20 emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite (horizon 2024-2026). Le projet, en cours de réalisation, présente cependant potentiellement un nombre d'emplacements réduit à environ 740. L'accès à ce parking s'effectuera au niveau de la rue des Sablières (mise à sens unique depuis la rue de Ransart vers la rue Charles Lindbergh). » ;

Considérant qu'au-delà de l'accessibilité piétonne de manière générale, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite de manière particulière doit être garantie entre tous les points d'intérêts du site et entre les différents modes de transport. Que l'audit d'accessibilité PMR présent dans le dossier concerne les bâtiments concernés par le volet urbanistique de la demande. Qu'au vu des conditions des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du domaine aéroportuaire, un audit complet s'avère indispensable. Que des conditions s'imposent en ce sens ;

Considérant que l'étude d'incidences indique, en ce qui concerne la mobilité cyclable : « Les emplacements réservés aux vélos et aux motos sont, quant à eux, situés au sein du parking P2. Il s'agit d'un espace ouvert (5 m²) dépourvu de marquage au sol ou de système d'accroche mais signalé par un panneau. Ces emplacements sont gratuits. ». « Aucune donnée n'est disponible quant à l'utilisation des modes actifs pour rejoindre l'aéroport de Charleroi. Toutefois, au regard de la faible accessibilité de l'aéroport pour les modes actifs décrite précédemment, il est raisonnable de considérer que le nombre de passagers rejoignant ou partant de l'aéroport à pied ou à vélo (en-dehors des liaisons avec les divers parkings) est négligeable d'autant la faible capacité du parking pour les vélos. En effet, l'utilisation de la marche à pied ou du vélo comme moyen de transports est pertinent uniquement pour des distances relativement courtes, soit proposant une attractivité relativement faible étant donné le rayonnement suprarégional de l'aéroport. En outre, ces deux modes de déplacements ne permettent pas le transport de charges importantes telles que certaines valises. »

Que le demandeur est conscient que les pouvoirs publics investissent considérablement dans le développement d'un réseau cyclable maillé, confortable et sécurisé notamment aux abords directs et autour du secteur de l'aéroport. Que dans le cadre des objectifs à atteindre au niveau européen, national et régional à travers la vision FAST 2030, B.S.C.A. doit s'inscrire dans le développement des modes de déplacements durables. Que le développement de la mobilité cyclable électrique ainsi que la diversification des engins de déplacement, permettent, à l'heure actuelle, de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres aisément et avec des marchandises. Que l'accessibilité à vélo de l'aéroport est une alternative crédible à inciter tant pour les voyageurs que pour les travailleurs se trouvant dans le rayon de déplacement concerné. Que cela ne peut être que bénéfique pour améliorer les conditions d'accessibilité de l'aéroport. Que dans ce cadre, les cheminements cyclables et les infrastructures de stationnement telles que décrites dans le dossier de demande sont

clairement insuffisants. Que l'étude d'incidences indique que « Concernant les prévisions en matière de modes de transport, celles-ci sont difficiles à définir précisément à un horizon de 20 ans. En effet, celles-ci dépendent de différents facteurs dont, notamment, l'évolution de l'origine des passagers, l'évolution de l'offre pour les différents moyens de transports ainsi que l'évolution des usages/mentalités des passagers. ». Que dans ce cadre, B.S.C.A. constitue un acteur majeur au niveau de l'offre. Que la plupart des aéroports développent une politique cyclable. A titre d'exemple, l'aéroport de Bruxelles (23 millions de passagers en 2024) dispose à l'heure actuelle de 226 emplacements vélos sécurisés pour les voyageurs. L'aéroport de Paris-Orly a lancé un Plan vélo « Paris-Orly By Cycle 2030 » qui prévoit, outre la densification du réseau cyclable intra-domaine permettant des connexions directes avec les villes voisines, 655 emplacements de stationnement vélos en visant 20% des salariés qui viennent à l'aéroport à vélo de manière régulière ou plus occasionnelle. Que des conditions s'imposent en ce sens ;

Considérant qu'en ce qui concerne les flux de circulation aux abords de l'aéroport, l'étude d'incidences indique : « Plus largement, en heure de pointe du matin (8h-9h), il apparaît que la circulation est ralentie à l'approche du rond-point entre la N568a, le R3 et la rue du Muturnia. De même, la circulation est fortement ralentie au droit de la N568a en direction de l'aéroport depuis ledit rond-point.

La circulation est également ralentie à l'approche du rond-point entre la route de Ransart (N568) et la rue d'Heppignies ainsi qu'à l'approche du rond-point entre la rue des Fusillés (N568), l'accès au terminal d'affaires de l'aéroport et l'allée centrale du zoning de Jumet. Le restant de la zone présente un trafic globalement fluide.

En heure de pointe du soir (16h-17h), il apparaît que la circulation apparaît globalement plus fluide avec quelques ralentissements moindres qu'en pointe du matin à l'approche du rond-point entre la N568a, le R3 et la rue du Muturnia, du rond-point entre la route de Ransart (N568) et la rue d'Heppignies ainsi que du rond-point entre la rue des Fusillés (N568), l'accès au terminal d'affaires de l'aéroport et l'allée centrale du zoning de Jumet. » ;

Considérant que les capacités par type de voies décrites dans l'étude d'incidences comportent plusieurs données erronées ou insuffisamment prises en compte :

- La capacité maximale théorique d'une bande de circulation au droit d'une voie locale est de +/- 600 EVP/h et non +/- 900 EVP/h tel que décrit dans l'étude d'incidences ;
- +/- 2.000 EVP/h, cela correspond à la capacité maximale d'une bande de circulation sur autoroute. Les 2.400 EVP/h avancés pour la N568 sont donc inappropriés pour une voirie comportant des carrefours notamment giratoires, des rétrécissements à une voie en amont des ronds-points ;

- *Qu'en ce qui concerne les capacités exposées des différentes voiries et leurs taux d'utilisation qui en découlent, celles-ci sont très théoriques. Le nombre et la proximité de carrefours giratoires dans le secteur (qui ne sont, par définition, pas régulables), les mouvements qui en découlent ainsi que les mouvements d'accès aux différentes aires de stationnement ont un impact direct sur la capacité des voiries ;*
- *La capacité propre des carrefours giratoires à un impact direct sur les capacités réelles des voies qui s'y connectent ;*

Considérant que l'absence d'éléments définissant le taux d'utilisation de la capacité des différents carrefours giratoires constitue une lacune importante ;

Considérant qu'en termes de stationnement, l'étude d'incidences projetée dans le scénario 1 (Au fil de l'eau, maintien des parts modales actuelles), la création de plus de 2.000 emplacements de stationnement automobile en plus du parking Sablières de 740 places déjà prévu, dans le scénario 2 (B.S.C.A.) +/- 300 places supplémentaires en plus du parking Sablières de 740 places déjà prévu ;

Considérant que l'augmentation des activités de l'aéroport aura un impact direct sur l'augmentation de la pression des flux de véhicules et que l'augmentation du nombre d'emplacements de stationnement automobile aura également un impact direct sur cette congestion ;

Considérant que l'étude d'incidences indique en conclusion des deux scénarios (Au fil de l'eau et B.S.C.A.) : « Dès lors, la hausse de fréquentation de celui-ci à l'horizon 2045 impactera significativement les voiries à ses abords avec un renforcement des ralentissements existants en périodes de pointe et, potentiellement, un étalement ponctuel des ralentissements en-dehors des heures de pointe.[...] Et ce, « Au regard du potentiel développement des différents parcs d'activités économiques environnants et du potentiel redéveloppement du site Caterpillar, un renforcement supplémentaire au développement de l'aéroport des ralentissements existants avec un étalement spatial et temporel de ceux-ci est prévisible, notamment, en périodes de pointe. » ;

Considérant que, malgré ces constats, et malgré que l'auteur de l'étude d'incidences reprend la question de la hausse des flux de circulation dans la liste des incidences notables du projet, celui-ci n'établit aucune recommandation à ce sujet et dès lors n'implique aucune réponse dans le chef du demandeur ;

Considérant que la question de la congestion aura un impact global sur une grande partie de la chaîne de mobilité sur laquelle compte l'aéroport (transports publics, navettes autocars, taxis, carsharing, navette parking B.S.C.A.) mais également sur l'accessibilité des employés et fournisseurs. Que des conditions s'imposent en ce sens » ;

Considérant que l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis est le Gouvernement Wallon ;

Considérant la Déclaration de Politique Régionale Wallonne (D.P.R) du 11 juillet 2024 ;

Considérant les objectifs suivants de la D.P.R. :

« Le Gouvernement veillera à soutenir et confirmer le développement et les perspectives de croissance de l'aéroport de Charleroi dans le cadre du renouvellement de son permis dans le respect des limites fixées par le Plan de Développement Long Terme qui assure l'équilibre entre le développement socio-économique et la protection de l'environnement et de la santé des riverains.

[...]

De manière générale, l'équilibre recherché entre le développement de l'activité aéroportuaire, les impératifs environnementaux et la préservation du cadre de vie, tiendra compte des aspects de compétitivité du secteur. Il ne serait ainsi pas efficient d'imposer aux aéroports wallons et à leurs partenaires des mesures régionales (voire nationales) générant peu de gains environnementaux tout en maintenant les nuisances sur le territoire en raison d'un report d'activités sur les aéroports voisins.

[...]

La Wallonie veillera, avec le Gouvernement fédéral, à optimiser les procédures de vols au départ de et vers ses aéroports afin de réduire les nuisances sonores et environnementales.

[...]

Afin d'objectiver les impacts environnementaux des aéroports sur la santé des citoyens, le Gouvernement poursuivra le monitoring permanent des stations de mesure (bruit, rejets atmosphériques, retombées d'hydrocarbures) et renforcera les outils d'information environnementale tout en ciblant les riverains réellement impactés.

[...]

Afin de proposer des alternatives de mobilité efficaces et crédibles, le Gouvernement s'engage à renforcer l'offre de transports en commun et sa qualité, notamment vers les pôles d'emploi (zonings, grandes industries, centres-villes, aéroports), ainsi qu'en soirée et les weekends. Ce renforcement s'effectuera à partir d'un réseau retravaillé, en tenant notamment compte de la demande de transport et avec un type d'offres adapté au taux de fréquentation et aux réalités de la ruralité.

[...]

Les plateformes multimodales et les nœuds de correspondance seront développés, tout comme les parkings de délestage répartis sur l'ensemble du territoire wallon, à la croisée d'axes importants, à l'entrée des villes ou aux sorties d'autoroute. Le

Gouvernement fera également une priorité des finalisations du RER et de la modernisation de l'Axe 3 Bruxelles-Luxembourg, qui sont des enjeux de multimodalité importants. Une attention particulière sera également accordée au développement de solutions multimodales pour les deux aéroports wallons.

[...]

Pour prévenir les risques d'exposition aux PFAS, le Gouvernement établira prioritairement une cartographie des sites potentiellement pollués, établira et mettra en oeuvre une stratégie de gestion de ceux-ci. Ces informations seront publiques. Le Gouvernement poursuivra les biomonitorings dans les zones où une pollution environnementale a été détectée et sollicitera auprès de la secrétaire générale du SPW un rapport détaillé sur les processus d'échanges d'information et de prise de décision entre administration, cabinets et tiers extérieurs, à l'aune de l'actualité récente.

Le Gouvernement mettra rapidement en place un cadre légal fixant les normes et les seuils de vigilance concernant les PFAS dans les sols et dans les eaux, notamment de distribution, en lien avec l'évolution des réglementations européennes et des recommandations nationales et internationales en matière de santé publique. » ;

Considérant qu'il est demandé au Gouvernement wallon de mettre tout en oeuvre afin de garantir ces objectifs ;

Considérant que la problématique des retours tardifs après 23h00 préoccupe particulièrement les riverains, ce point revenant régulièrement dans les remarques reçues lors de l'enquête publique ; qu'il importe que les horaires d'exploitation pour les vols commerciaux soient strictement respectés ; qu'il convient également de se référer à la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement, à savoir « En accord avec l'avis d'initiative de l'ACNAW (N.D.L.R. : Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) (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 » ;

Considérant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018 portant création d'un comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi ; que celui-ci est créé afin de poursuivre au mieux le développement de l'aéroport dans son environnement, en vue d'une information mutuelle des différents acteurs de l'exécution et du suivi des mesures adoptées par le Gouvernement ; qu'afin de mener à bien sa mission il est demandé qu'un état des lieux de toutes les mesures environnementales mises en place par B.S.C.A. soit présenté lors de chaque réunion du comité (renouvellement de la flotte, utilisation de carburant de synthèse, etc) ;

Considérant que dans le cadre de ce dossier, le Service du Permis d'Environnement propose au Collège communal de rendre un avis favorable conditionnel ;

Sur proposition de l'Échevin du Permis d'Environnement,

Article unique. D'émettre un **avis favorable** sur la demande de permis unique, sous réserve du respect des autres dispositions légales et réglementaires, sans préjudice du droit des tiers et moyennant le respect des conditions d'exploitation reprises ci-dessous pour l'établissement suivant :

SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

Demande de permis unique visant :

Pour le volet urbanistique :

- l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF),
- la régularisation de la construction du Terminal 2,
- l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée).

Pour le volet environnemental :

- le maintien en activité de l'aéroport.

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

Conditions particulières d'exploitation :

- Les horaires d'exploitation pour les vols commerciaux (6h30 – 23h00) sont strictement respectés ; qu'il convient également de se référer à la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement, à savoir « 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 ».
- L'obligation de communication aux membres du Comité d'Accompagnement de l'Aéroport de Charleroi (CODAC) et via le site Internet de B.S.C.A. :
 - des résultats et de la décision de la Direction de l'Assainissement des Sols (DAS) sur l'étude de caractérisation à venir ;
 - de la mise en œuvre des recommandations des mesures préconisées par la Direction des Eaux de Surface et la Direction des Eaux Souterraines dans le cadre de la problématique des substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées (PFAS) mise en évidence dans le Tintia ;
 - du processus de renouvellement de la flotte des aéronefs basés au sein de l'aéroport, tel que mentionné dans l'étude d'incidences ;
 - du processus d'augmentation de l'utilisation du carburant de synthèse et son impact sur l'environnement tel que mentionné dans l'étude d'incidences.
- Concernant la nouvelle voirie, son aménagement doit garantir les principes d'accessibilité universelle notamment au droit du raccord avec le rond-point existant

(filets d'eau plats type IIE1, avaloirs à grilles plates de type « piéton », abaissement de bordure zéro ressaut, dalles podotactiles au droit de la traversée piétonne, etc.).

- *Garantir une fluidité optimale au niveau des parkings Car Rental et Personnel en évitant de créer des points de conflits ou de blocage potentiel en retravaillant le schéma de distribution de ces aires de stationnement afin d'éviter le croisement de tous les flux entrants et sortants.*
- *Garantir un accès permanent aux services de secours au niveau des parkings Car Rental et Personnel.*
- *Mettre tout en œuvre en qualité de gestionnaire auprès des sociétés de taxis dont il autorise l'accès, à offrir un service de qualité à l'ensemble des usagers quelles que soient leurs origine et destination.*
- *Garantir des cheminements piétons confortables et sécurisés en respectant les principes d'accessibilité universelle sur l'ensemble du domaine aéroportuaire entre l'ensemble des points d'intérêts et de mobilité et assurer une veille sur les cheminements présents en dehors du domaine en parallèle de la quantité et de l'évolution des flux et des activités. Par confortable et sécurisé, on entend : largeur proportionnelle aux flux de piétons et à leur encombrement (bagages, poussettes, etc.), revêtement continu, tracé naturel (proscrire les angles francs), traversées conformes (abaissement zéro ressaut, dalles podotactiles, marquage de passages piéton, avaloirs à grilles plates, filet d'eau plat, etc.), dévers et pentes longitudinales conformes, éviter les dénivelés plus accentués que les voiries carrossables parallèles (exemple : au droit du rond-point de la rue Charles Lindbergh), éviter tout élément saillant et obstacles verticaux dans l'axe de l'ensemble des cheminements. De manière particulière veiller à garantir un revêtement continu au droit de chaque emplacement de stationnement PMR ainsi qu'entre ces emplacements et les cheminements piétons qui les relient aux différents points d'intérêt et de mobilité.*
- *Réaliser un audit d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite pour l'ensemble du domaine aéroportuaire non couvert par pareil audit en visant particulièrement les espaces extérieurs et la transition entre les différents bâtiments et différentes fonctions.*
- *Aménager deux aires de stationnement pour vélos couvertes et sécurisées (avec arceaux, bornes de recharge électrique, consignes pour le personnel) à destination du personnel et à destination des voyageurs. Ces aires seront disposées afin d'optimiser les cheminements internes au site ainsi que depuis les aménagements cyclables publics existants et projetés dans le secteur tout en permettant également une extension de leur capacité ultérieure aisée. Selon certaines estimations, les aires de stationnement devraient offrir une capacité de minimum 100 emplacements pour les employés et 100 emplacements pour les passagers. Les aires de stationnement pourront être aménagées par phase avec 25 emplacements pour les employés et 25 emplacements*

pour les passagers à aménager en première phase. La ou les phases suivantes seront libérées en fonction de l'utilisation tout en étant suffisamment anticipées.

- *Aménager des cheminements cyclables depuis les aménagements cyclables publics existants et projetés dans le secteur vers les aires de stationnements vélos sécurisés.*
- *Mettre à disposition des travailleurs, tel que recommandé par l'étude d'incidences, des vélos électriques de société.*
- *Commander une étude de mobilité et de transport multimodale faisant usage de la modélisation (macro et micro-simulations) en collaborant avec les partenaires publics concernés afin de rendre crédible le scénario de mobilité « BSCA » sur l'ensemble des volets liés aux déplacements. Et ce, en intégrant les effets cumulatifs des fonctions existantes et développement projetés dans le secteur. Ceci, afin, notamment, d'anticiper solidement les impacts en termes de circulation sur le site et dans le secteur élargi de l'aéroport tout en garantissant une veille en fonction des différentes évolutions (nombre de passagers, nombre d'employés, répartition modale effective, nouvelles infrastructures mises en service, etc.) sur l'ensemble de la durée de prolongation de l'exploitation de l'aéroport. » ;*

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Fontaine-l'Evêque** envoyé le 06/03/2025, rédigé comme suit :

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

Vu le dossier de demande de permis unique pour le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Charleroi, régularisation urbanistique, extension du PIF et accès parking, déclaré complète et recevable le 14 janvier 2025 ;

Considérant que la demande de permis porte sur :

- a. Renouvellement du permis d'environnement de Brussels South Charleroi Airport – B.S.C.A.*
- b. Régularisation urbanistique du Terminal passagers T2*
- c. Extension du Poste d'Inspection Filtrage Nord*
- d. Nouvel accès au parking Staff*

Vu l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 ;

Considérant qu'à ce jour, l'enquête publique a fait l'objet de réclamations portant sur :

[Voir Supra]

Considérant que le collège communal soutient l'aéroport mais qu'il se doit également de partager les inquiétudes de ses administrés ;

Considérant l'étude d'incidence (EIE) et son résumé non technique repris au dossier ;

Considérant que l'EIE propose des recommandations portant sur :

- Air, Climat, Energie ;
- Déchets ;
- Environnement sonore et vibrations ;
- Hydrologie et égouttage ;
- Mobilité ;
- Sécurité, santé ;
- Socio-économique ;
- Sol, sous-sol, eaux souterraines ;
- Urbanisme, patrimoine, paysage.

Considérant que l'EIE signale notamment que : " ... L'objectif de toute étude d'incidences sur l'environnement (EIE) consiste en effet à évaluer les impacts d'un établissement sur l'environnement et le cadre de vie des riverains. Dans ce sens, l'EIE n'a pas pour vocation d'évaluer les effets et implications de la demande de permis sur les questions de gouvernance, sur l'économie ou sur la santé publique. De même, l'un des objectifs de l'EIE est de vérifier que les réglementations en vigueur sont respectées mais non de questionner le cadre législatif en vigueur ... En matière de santé, il existe une abondante littérature scientifique démontrant les effets néfastes de la pollution sur la santé humaine. Les valeurs limites recommandées par l'OMS pour les concentrations maximum en polluants dans l'air ambiant par exemple sont déduits de ces études Dans le cadre de l'EIE, aucune étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport ne pourra être réalisée. Ce type d'étude sort largement du cadre de l'EIE et nécessiterait plusieurs années d'études. L'EIE se limitera dès lors à l'analyse des impacts sur l'environnement des polluants émis et des effets corollaires possibles sur la santé ..."

Considérant les horaires de vol annoncés inchangés, comme suit : 6h30-23h00 ;

Considérant qu'à l'horizon 2045, en termes de nombre de mouvements :

- Pour l'aviation commerciale (location par des compagnies d'avions pour le transport de personnes ou de fret), un accroissement d'environ 67% par rapport à 2019, soit environ 83.000 mouvements en 2045 ou 49% par rapport à 2023.
- Pour l'aviation générale, une diminution d'environ 75%, soit 8.500 mouvements.

Considérant dès lors que pour 2045 : ~91.500 mouvements (soit + ~11.5%) et 16,2 millions de passagers (+ ~50%) sont attendus ;

Considérant que l'EIE préconise, entre autres, :

- Consommations de carburant et émissions de gaz effet de serre et de polluants atmosphériques liées au trafic aérien.

Favoriser l'utilisation, par les compagnies aériennes, d'aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental (carburants employés, motorisation, ...), de manière à limiter les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

BSCA répond : Actuellement, nous incitons les compagnies aériennes à placer leurs avions de dernières générations 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 ainsi que la part de carburant durable utilisé.

Considérant que cette incitation ne nous semble pas suffisante, des critères minimaux devraient être fixés par le Gouvernement quant aux types d'avions et leurs caractéristiques à toute heure de la journée.

Les heures de pointes où l'utilisation des avions "dernière génération" ne couvrent qu'une partie minimum du trafic aérien, cette plage devrait être étendue. De plus, plus que des avions de dernières générations, l'EIE recommande le passage aux avions électriques ou à l'hydrogène et l'utilisation de carburant durable.

Cependant, il semble que ce passage vers les avions électriques ou à l'hydrogène est plus qu'incertain au jour d'aujourd'hui, même si des progrès sont significatifs en la matière, cela devrait encore prendre plusieurs années de développement et de certification avant de devenir une réalité. L'EIE signale également que la flotte commerciale devrait être totalement renouvelée en 2032, ce renouvellement doit être fixé dans le permis et des caractéristiques déterminées par le Gouvernement ;

a. Bruit du trafic aérien

- 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).*
- Continuer à favoriser globalement l'utilisation de nouveau aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental et acoustique en particulier.*
- 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.*
- Evaluer la modification de "l'Arrêté Sanction" afin de le rendre plus effectif, notamment au regard des avis de l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne)*
- Renforcer les primes à l'isolation acoustique ...*

b. Bruit du trafic routier/Hausse de la fréquentation des transports en commun

Favoriser la diminution des parts modales liées à la voiture personnelle et aux drop-off ...

BSCA répond, entre autres, que le plan stratégique de l'aéroport vise à "lisser les pics et les creux" (répartition homogène des vols). Ils signalent qu'au premier trimestre 2024, environ 24% des avions basés étaient de dernière génération et 30% des mouvements commerciaux opérés en 2023 l'étaient par des avions de dernière génération.

Considérant que bien que le plan stratégique vise à lisser les pics, il est à noter que l'EIE précise qu'en première approche BSCA vise à combler les creux en horaires (en journée) avec les vols commerciaux projetés. Cette augmentation de 67% devrait donc impacter les horaires creux et il faudrait, d'après cette analyse, également se pencher sur l'utilisation d'aéronefs plus performants à toute heure de la journée et à concurrence d'un % largement supérieure au 30% précité. La pénalité tarifée adaptée nous semble être un bon incitant mais ne devrait pas être le seul. Le rôle de l'ACNAW devrait être renforcé et l'arrêté Sanction rendu plus effectif. Pour finir, les primes à l'isolation acoustique plus conséquentes devraient être financées par BSCA. En ce qui concerne le bruit du trafic routier, bien qu'il n'impacte pas directement Fontaine-l'Évêque, il est à noter que BSCA annonce une étude en cours (plan de mobilité) pour réduire cette part. Il est cependant inquiétant de lire que le besoin en parking est un élément clé de cette étude (et non la part modale dédiée à la voiture). Cette étude devrait faire partie intégrante du permis de renouvellement.

c. Augmentation de la pollution lumineuse liée à l'exploitation de l'extension du PIF Nord aux développements envisagés dans le Masterplan de BSCA

- Limiter, dans la mesure du possible, la durée de l'éclairage ...
- Orienter et choisir l'éclairage actuel de manière à minimiser le flux lumineux dirigé vers les habitations et vers le ciel

L'EIE signale aussi que ce ne sont pas tant les balisages des pistes qui ont un impact relativement faible mais la zone Nord et ses aérogares qui produisent déjà une source de pollution lumineuse importante.

Considérant qu'il y aurait lieu de solliciter une étude lumineuse afin de réduire les impacts en termes de pollution lumineuse. Cette étude devrait faire partie intégrante du permis de renouvellement.

d. Continuité du péril animalier

- A l'attention du BCU : maintenir les moyens actuels de lutte contre le péril animalier ET mettre en place les mesures complémentaires formulées dans l'étude du Safety Office EBCL du SPW Mobilité Infrastructures.
- Incidences liées aux vols, à leur augmentation et les impacts sur la santé humaine
 - Revoir les listes des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes
 - Inciter les compagnies aériennes à mettre leurs avions les plus performants

Considérant que, bien que non fournies, les études complémentaires du Safety Office EBCI devraient être mises en place. Au sujet des impacts sur la santé humaine, force est de constater que le sujet de la performance des avions et des horaires de vol est toujours au coeur des recommandations.

e. Risque de pollution à la suite de la prolongation des activités aéroportuaires

- L'EIE recommande une étude de caractérisation des pollutions mises en évidence dans le cadre de l'étude d'orientation ...
- Elle signale aussi que les incidences pour le sol, le sous-sol et les eaux souterraines liées à la prolongation des activités de BSCA sont déjà existantes en situation actuelle et concernent le risque de pollution du sol et des eaux souterraines. Ce risque est bien réel vu que l'étude d'orientation a mis en évidence différentes pollution du sol et/ou des eaux souterraines liées à ces activités (hydrocarbure, métaux lourds, huiles, produits déverglaçants, PFAS, ...)

Considérant que l'étude de caractérisation devrait faire partie intégrante de la demande de renouvellement de permis et ces recommandations devraient être reprises dans ce dernier. Un mail a été adressé par le service au contact repris pour des informations sur le permis afin de s'assurer que le document n'est pas "caché" dans la masse.

f. Augmentation de production des déchets

g. Définir des objectifs de réduction des déchets ...

Considérant que cette recommandation est pertinente vu l'augmentation du nombre de passagers estimés à + ~50% ;

Considérant par ailleurs, le bâtiment dans sa globalité présente des consommations d'énergie non négligeables qui ne semblent pas être au coeur des préoccupations de BSCA qui écarte certaines solutions plus durables pour des raisons de retours sur investissement trop longs. L'EIE préconise de mettre en oeuvre la phase 2 du projet Enerport (système énergétique durable basé sur l'hydrogène, autonomie énergétique élevé), le permis devrait être conditionné à la réalisation de l'étude de faisabilité ou cette étude devrait faire partie intégrante du présent permis ;

Considérant pour conclure que le Collège communal constate avec préoccupation que :

- Les engagements pris par BSCA restent conditionnés à des facteurs externes, rendant leur mise en oeuvre incertaine.
- L'augmentation du trafic aérien (+54 % de vols d'ici 2045) entraînera une hausse des émissions de CO et des particules fines, aggravant la pollution de l'air et ses impacts sanitaires.
- Malgré l'introduction d'avions plus modernes, les nuisances sonores subsisteront, notamment en soirée.

- *L'adoption des SAF (carburants durables) demeure incertaine en raison des contraintes de coût et d'approvisionnement.*
- *L'exposition prolongée au bruit est reconnue comme un facteur de risque accru pour les maladies cardiovasculaires, les troubles du sommeil et les impacts cognitifs chez les enfants.*
- *La concertation avec les riverains est insuffisante, notamment dans la gouvernance du projet.*

Considérant qu'à cet égard, l'étude d'incidences elle-même (p. 504) souligne que les projections sur 20 ans sont hautement incertaines, en raison des nombreuses variables (économie, réglementation climatique, crises géopolitiques, avancées technologiques) : [...] « Rappelons finalement que les prévisions en matière de vols et de passagers utilisées dans le cadre de cette étude constituent des prévisions basées sur les données disponibles à l'heure actuelle et que de grosses incertitudes concernent l'évolution future du trafic aérien, étant donné l'échelle de temps considérée dans l'étude (20 ans) et les nombreux facteurs pouvant favoriser ou entraver les développements projetés : contexte socio-économique, mise en place de politiques climatiques régionales, nationales et internationales, crises (pandémies, conflits, attentats terroristes, ...), niveau de concrétisation des évolutions technologiques attendues, disponibilité des motorisations (avions à hydrogène, avions électriques, ...) et des carburants alternatifs (SAF, ...), ... ». [...]

Considérant qu'en absence d'éléments définis, mesurables et contrôlables, le Collège communal ne peut hypothéquer la santé des citoyens fontainois sur deux décennies ;

Considérant que le collège communal estime dès lors que :

- *BSCA n'est pas en mesure de garantir une évolution maîtrisée de ses activités sur les 20 prochaines années.*
- *L'absence d'engagements contraignants, mesurables et suivis ne permet pas d'assurer un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie des riverains.*
- *Il est essentiel de revoir la réglementation encadrant les activités de l'aéroport et d'assurer une application stricte et systématique des normes existantes.*
- *Toute délivrance de permis par le Gouvernement wallon devrait être conditionnée à des engagements concrets garantissant un suivi rigoureux de l'impact environnemental et sanitaire.*

Considérant qu'il faut constater l'absence d'éléments permettant aux autorités de remettre un avis éclairé ;

Considérant qu'au vu de ce qui précède, à défaut d'engagements concrets, mesurables et contraignants en matière d'environnement, de nuisances sonores, de gestion des sols, des eaux et de l'air, de santé publique en général, il convient d'obtenir des réponses à l'ensemble des inquiétudes formulées ;

Considérant par ailleurs que le service technique déplore qu'un projet de cette ampleur doive être analysé sur un mois ;

Après en avoir délibéré ;

A l'unanimité des membres présents ;

DECIDE :

*Article 1er : d'émettre un **avis défavorable** sur le projet et de solliciter :*

- *Un plan de renouvellement de la flotte précisant les caractéristiques de celle-ci ;*
- *Le plan de mobilité en cours intégrant la diminution de la part modale dédiée à la voiture ;*
- *Une étude portant sur la pollution lumineuse et sur sa réduction ;*
- *L'étude de caractérisation des pollutions relevées par l'étude d'orientation et un projet d'assainissement le cas échéant ;*
- *Un plan de gestion et de réduction des déchets ;*
- *Les études complémentaires du Safety Office EBCI visées dans l'EIE ;*
- *L'étude de faisabilité concernant la mise en oeuvre de la phase II Enerport (système énergétique durable basé sur l'hydrogène, autonomie énergétique élevé) ;*
- *Une étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport ;*
- *Mise en place d'un monitoring environnemental permanent :*
 - *Amélioration de la couverture des stations de sonomètres fixes, sur toutes les communes reprises au PDLT et PEB de l'aéroport, conformément aux recommandations de l'étude d'incidence ;*
 - *Définition d'indicateurs-clés mesurés en continu et présentés à un comité indépendant :*
 - *Émissions de CO, NOx et particules fines ; taux de PFAS et autres polluants dangereux ;*
 - *Bruit ambiant, avec publication des cartes sonores mises à jour chaque année ;*
 - *Avions basés, retards tardifs, sanctions infligées ;*
 - *Évolution de la flotte aérienne et suivi de l'introduction des avions nouvelle génération.*
 - *Obligation de publication annuelle des résultats, accessibles aux citoyens.*
- *Restructuration du Comité d'accompagnement en un comité de suivi indépendant :*

Composition minimale :

- *Représentants des riverains (au moins un par commune concernée).*
- *Experts indépendants en santé publique et environnement.*
- *Autorités locales et autorités régionales.*

Missions du comité :

- *Suivi strict des engagements pris par BSCA, pour l'ensemble des aspects de son exploitation :*
 - *Renouvellement de la flotte visant à réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air ;*
 - *Caractérisation et assainissement (le cas échéant) des pollutions des eaux et du sol ;*
 - *Plan de décarbonation de l'aéroport ;*
 - *Plan de mobilité intégrant la diminution de la part modale dédiée à la voiture ;*
 - *Gestion des déchets ;*
 - *Etude et plan d'actions liés à la pollution lumineuse ;*
 - *Publication d'un rapport semestriel indépendant.*
 - *Droit de recommandation et d'alerte, avec obligation de réponse de BSCA sous 3 mois.*
- *Révision quinquennale du permis.*
- *Évaluation obligatoire des impacts environnementaux et sanitaires tous les 5 ans.*
- *Conditionnement du renouvellement du permis au respect des engagements.*
- *Mise en place de sanctions en cas de non-respect :*
 - *Restrictions de créneaux horaires, notamment en soirée.*
 - *Sanctions financières et compensations aux riverains si les nuisances dépassent les seuils réglementaires.*
- *Mise en place de mesures immédiates :*
 - *Renforcement des restrictions horaires sur les vols de nuit par l'application stricte des dispositions réglementaires assurant la quiétude entre 23h00 et 07h00, la révision des formules de calcul quant aux pénalités ;*
 - *Révision et amélioration des aides financières aux riverains pour l'isolation phonique ;*
- *L'optimisation des itinéraires de vols afin de réduire le survol des villages de Heppignies et Wangenies ;*

- *Création de zones tampons végétalisées autour de l'aéroport ;*
- *Un rôle de l'ACNAW renforcé et un arrêté Sanction rendu plus effectif ;*

Article 2 : la présente sera envoyée au service environnement de Charleroi, accompagné de la clôture d'enquête. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Sombreffe** envoyé le 07/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Code du Développement Territorial (ci-après, le Code) ;

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

Vu le Code de l'Eau ;

Vu le livre 1er du Code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 mai 2003 relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires ;

Vu l'article 135 de la Nouvelle Loi Communale ;

Considérant la demande de permis unique sollicitée par la SA Brussels South Charleroi Airport ayant établi ses bureaux à 6041 Gosselies, rue des Frères Wright n°8 pour l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF), la régularisation de la construction du Terminal 2 et l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) ; et (volet environnemental) le maintien en activité de l'aéroport sur un bien sis à la même adresse ;

Considérant que l'autorité compétente pour statuer sur la demande est le Gouvernement Wallon ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.64 du livre 1er du Code de l'Environnement, le projet est soumis à une Étude d'Incidences sur l'Environnement (EIE) ;

Considérant que les remarques formulées en janvier 2024 par, le Collège communal de Sombreffe suite à la Réunion d'Information Préalable (RIP) du 12 décembre 2023 demandant notamment l'installation de sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON n'ont pas été prises en compte ;

Considérant que les remarques et questions déposées le 8 janvier 2024 par le collectif citoyen « Stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi » n'ont pas été prises en compte par l'EIE et la procédure est viciée parce qu'il n'est pas tenu compte de l'avis du collectif citoyen ;

Considérant que l'enjeu n'est pas de remettre en cause l'existence de l'aéroport et son rôle d'outil de développement régional, mais de limiter les impacts de son fonctionnement sur les milliers de citoyens qui vivent aux alentours et qui subissent les conséquences du développement aéroportuaire ;

Considérant qu'une enquête publique relative au dossier susmentionné s'est tenue dans les villes et communes suivantes : Charleroi, Binche, Chapelle-lez-Herlaimont, Courcelles, Fleurus, Fontaine-L'Evêque, Les Bons Villers, Sombreffe et Anderlues ;

Considérant que les Bourgmestres des 9 communes n'ont été convoqués pour une présentation par BSCA que la veille de la fin de l'enquête publique ;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu du 27/01/2025 au 25/02/2025, conformément aux articles D.29 du Code de l'environnement ; que 59 réclamations ont été formulées à l'Administration Communale de Sombreffe dont 58 provenant d'habitants de Sombreffe et une provenant du collectif citoyen « Stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi » ;

Considérant que la période de 30 jours d'enquête publique est trop courte pour que tous les citoyens s'expriment ; que ce trop court délai fait qu'à Sombreffe la quasi-totalité des 59 remarques des citoyens n'ont été communiquées à l'administration communale que les deux derniers jours de l'enquête publique ;

Considérant que les délais extrêmement courts entre le début de l'enquête publique et la date à laquelle l'avis doit être déposé, au regard de la taille et la complexité du dossier, ne facilitent pas la bonne prise en compte des éléments techniques et les hypothèses de travail ;

Considérant que les réclamations portent essentiellement sur les points suivants :

- La nuisance principale constituée du niveau de bruit instantané insoutenable perçu par les habitants lorsqu'un avion passe au-dessus de leur tête, à Ligny et Sombreffe lors des décollages par sens de vent moins fréquent et à Tongrinne et Boignée par sens de vent habituel.*
- La nuisance secondaire constituées des infractions au respect des plages horaires et en particulier des atterrissages nocturnes après 23h00 soit 2133 en 2022 et 1597 en 2023 comme le mentionne le rapport 2023 de l'ACNAW, empêchant la population de Sombreffe de dormir avec les fenêtres ouvertes en été.*
- Les autres nuisances représentent les infractions aux niveaux de bruit (mais comment les mesurer et les sanctionner sans sonomètres permanents sous les trajectoires des avions par décollage en sens moins fréquent ?), la pollution de l'air, la pollution des sols et la qualité de vie.*

Considérant que l'EIE se base sur de nombreuses hypothèses non étayées par des éléments probants ;

Considérant que la baisse des nuisances sonores, annoncée à -75% malgré une augmentation de 67 % des mouvements à l'horizon 2045 (soit 34.000 mouvements annuels supplémentaires et une augmentation du nombre de passagers de 8 à 16 millions), n'est pas démontrée par l'EIE ;

Considéré que l'abaissement de 75 % des nuisances sonores de l'étude ARIES devrait s'accompagner d'un calendrier progressif des réductions des niveaux maximum LAmax admissibles de 1 à 2 dB tous les 5 ans afin de suivre l'évolution réelle de la diminution des nuisances sonores mais que ce n'est pas le cas ;

Considérant que l'EIE se limite à évaluer les impacts environnementaux générés par l'exploitation de l'aéroport et se limite donc aux activités au sol sans se préoccuper des impacts

pour les communes riveraines ; que la trajectoire des avions (déterminée par le Gouvernement fédéral et la DGTA) ne fait pas partie de l'objet de cette EIE ; que cependant les trajectoires et plans de vols sont déterminants pour réduire les nuisances sonores ;

Considérant que l'EIE prend comme hypothèse que l'utilisation de nouveaux avions de dernière génération permettront une réduction de 45% à 50 % des bruits, mais que sur base d'une échelle logarithmique à laquelle l'oreille est sensible, cette diminution ne correspond qu'à une diminution de 2 à 3 db ; que l'EIE confirme que la diminution d'1 db n'est pas perceptible et qu'une diminution de 50% du bruit correspond à une diminution de 10db ;

Considérant qu'il y a 8 procédures de vol (2 aéroports x 2 sens de vent /sens habituel et sens moins fréquent x atterrissage ou décollage) ; que seuls des sonomètres permettent d'objectiver les nuisances sonores subies et les infractions au respect des plages horaires ;

Considérant que l'absence de sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON sous les trajectoires des avions pour les décollages à Charleroi par sens moins fréquent fait que la population de Sombreffe et Ligny se trouve discriminée par rapport aux populations concernées par les 7 autres procédures de vol ;

Considérant qu'actuellement tant BSCA, que la SOWAER se réfèrent toujours au PEB (plan d'exposition au bruit) et au PDLT (Plan de Développement à Long Terme) pour définir les nuisances autour de l'aéroport ; que les zones A, B, C et D des PEB et PDLT se réfèrent à des nuisances moyennes qui sont par essence lissées et non représentatives des nuisances réelles ;

Considérant que les PEB et PDLT ne représentent pas la nuisance réelle instantanée d'un avion passant au-dessus d'un citoyen ;

Considérant que bien que n'étant survolé qu'à 20% du temps, les villages de Ligny et Sombreffe subissent à ces moments-là des nuisances instantanées à 100 % ;

Considérant que pour tenir compte de la nuisance réelle, il y a lieu de ne pas pondérer les calculs des PEB et PDLT par les facteurs correctifs de 20 % mais qu'il faut recalculer ces PEB et PDLT en tenant compte d'un survol lors de 100% des mouvements ;

Considérant qu'en calculant les PEB et PDLT pour 100% par sens moins fréquent au lieu de 20 %, le village de Ligny à minima se trouverait à l'intérieur de la zone D, si pas partiellement dans la zone C, ce qui permettrait la prise en charge partielle des mesures d'isolation sonore des habitations ;

Considérant que la situation hors PDLT du village de Ligny est l'argument présenté en réunion par la SOWAER pour justifier le refus de la demande du Collège communal de placer des sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON ;

Considérant que l'ACNAW (Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en région Wallonne) est censée identifier et faire sanctionner les infractions par des amendes ;

Considérant le rapport 2023 de l'ACNAW en page 22 mentionnant le définancement structurel de l'ACNAW par la Région, ce qui ne lui permet plus d'exercer sa mission de contrôle et de

sanctions des infractions (Budget 2002 de 350.000 € descendu à 57.000 € en 2023 soit -84 %) ;

Considérant le rapport 2023 de l'ACNAW aux pages 65 et 67 mentionnant l'absence d'application d'amendes en 2022 et 2023 malgré le nombre énorme d'infractions, ce qui confirme son incapacité à effectuer sa mission :

- 0 amende pour 2133 arrivées tardives et 615 dépassements sonores en 2022*
- 0 amende pour 1597 arrivées tardives et 280 dépassements sonores en 2023*

Considérant qu'au cours de l'année 2023, BSCA n'a respecté ses horaires que 12 jours induisant des mouvements au-delà de 23h et qu'au vu du business model des compagnies low cost favorisant les rotations et donc les départs très tôt et les retours très tard, l'EIE s'appuie sur un nombre limité d'avions basés à Charleroi pour minimiser le nombre de mouvements tardifs ;

Considérant que la demande de régularisation du permis du terminal T2, initialement annulé par le Conseil d'état en l'absence de d'étude d'incidence sur l'environnement, que ce terminal T2 fonctionne dès lors sans permis depuis lors, ce qui constitue un précédent inquiétant dans la volonté de BSCA de se conformer aux réglementations en vigueur ;

Considérant que l'utilisation de l'indicateur Lden 51evel Day-Evening-Night pour évaluer les nuisances sonores des avions dans l'EIE a pour effet de diluer les pics sonores (et donc de minimiser la perception des nuisances sonores) ; que des indicateurs plus représentatifs de la perception du bruit par les riverains devraient être intégré dans l'EIE ;

Considérant que l'EIE précise « bien que de nombreuses interrogations aient trait à l'environnement, à la santé, à l'économie, à la gouvernance, ou encore au respect de la Constitution, l'étude d'incidence sur l'environnement n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de celles-ci », ce qui pour le Collège communal semble être un manquement important ;

Considérant que l'EIE se limite à évaluer les impacts environnementaux générés par l'exploitation de l'aéroport et se limite donc aux activités au sol sans se préoccuper des impacts pour les communes riveraines ;

Considérant qu'une durée de 20 ans du permis d'exploiter est trop longue vu les différents éléments à déployer dans le plan de développement et les hypothèses retenues. Une période plus courte devrait être envisagée pour objectiver et vérifier la réalisation des hypothèses de l'étude d'incidence sur l'environnement ;

Considérant que la balance commerciale « voyages » belge est négative, ce qui interroge quant à l'opportunité de poursuivre un tel développement ;

Considérant que le Collège communal insiste sur les éléments négatifs suivants :

- 1. l'absence de sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON, permettant d'objectiver les nuisances pour la population de la commune de Sombreffe.*
- 2. l'absence de calcul correct de la nuisance réellement subie par ses citoyens.*

3. *l'EIE ne prend pas en compte les pics de bruits auxquels sont et seront exposés les citoyens sombreffois.*
4. *Le non-respect des horaires et de la perception effective des contraintes financières en cas de dépassement des horaires.*

Pour les motifs précités,

DECIDE :

*Article 1 : d'émettre un **avis défavorable** sur la demande de permis de la SA Brussels South Charleroi Airport*

Article 2 : de demander un moratoire du nombre de mouvements à 55.310 (nombre de mouvements de 2023). » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Fleurus** envoyé le 06/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Code du Développement Territorial ;

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

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

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

Considérant que la S.A. "BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT" sise à la rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies a introduit une demande de permis unique relative à un bien sis à la même adresse et ayant pour objet le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi, l'extension de la zone "Poste Inspection Filtrage", la régularisation de la construction du Terminal 2 et l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) ;

Attendu que celle-ci a été déclarée complète et recevable par le Service Public de Wallonie - DGO3 en date du 14 janvier 2025 et reçue à la Ville de FLEURUS en date du 15 janvier 2025 ;

Considérant que le dossier porte les références communales suivantes : 2025/001 ;

Attendu que le Gouvernement Wallon est l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis unique ;

Attendu que, conformément aux modalités de publicité prévues par les articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du livre 1er du Code du Droit de l'Environnement, une enquête publique a été organisée du 27 janvier 2025 au 25 février 2025 ;

Attendu qu'à l'issue de cette enquête, nous avons reçu 184 réclamations dont les doléances sont détaillées dans l'avis du Conseiller en environnement repris ci-dessous ;

Considérant qu'en 2023, 2 pétitions contenant respectivement 221 et 412 signatures avaient déjà été transmises à la B.S.C.A. ; que les doléances émises à l'époque restent pertinentes ;

Vu l'avis défavorable émis par la CCATM en séance du 23 janvier 2025 et repris ci-dessous ;

Vu l'avis défavorable du Service Technique libellé comme suit :

« Considérant que le projet est situé sur le domaine aéroportuaire actuel sis Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies (pour l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage + régularisation du Terminal 2) et Rue Charles Lindbergh à 6041 Gosselies (pour l'aménagement du rond-point d'accès) ; que l'ensemble des travaux sont prévus sur le territoire de CHARLEROI ;

Vu le permis d'urbanisme délivré le 10 décembre 2015 en vue de l'extension du Terminal du côté nord de l'aéroport de Charleroi par le Ministre wallon de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire ;

Considérant que ledit permis a été annulé sur recours au Conseil d'État, en 2020, notamment sur la base d'absence d'étude d'incidences sur l'environnement ; qu'entre temps, l'extension du Terminal a été construite et est exploitée depuis avril 2017 ; que dès lors, une régularisation urbanistique et environnementale est nécessaire à la suite de l'annulation du permis obtenu ;

Considérant que la présente demande intervient dans le cadre du renouvellement des autorisations d'exploiter de la S.A. B.S.C.A., dont l'échéance est le 14/02/2025 ; que celle-ci comprend une partie urbanistique qui concerne les actes et travaux suivants :

- l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage*

L'extension du poste d'inspection filtrage comprend la construction d'un nouveau bâtiment conçu structurellement de manière complètement indépendante de l'existant. L'ensemble de la volumétrie du bâtiment permet d'accueillir la zone de filtrage sûreté aéroportuaire au niveau principal (niv. +180) en contact direct avec le hall des passagers du bâtiment existant du T1 en venant s'y accoler sur sa façade Ouest. Sous ce niveau principal sont insérés les locaux techniques et de logistique. Au-dessus du niveau principal, la mezzanine reprend l'ensemble des fonctions administratives pour la sûreté.

- la régularisation du Terminal 2*

Les travaux de construction du terminal T2 (T2 Schengen et T2 non Schengen) sont terminés, et celui-ci est déjà exploité selon les besoins rencontrés par l'Aéroport (en exploitation depuis avril 2017). La régularisation du terminal T2 concerne l'extension qui consiste en deux bâtiments distincts, situés à l'Est de l'aérogare existante. La première extension, connectée au bâtiment existant, accueille les passagers non Schengen et compte 3 portes d'embarquement. Le second bâtiment, complètement indépendant, accueille les passagers faisant partie de l'espace Schengen, compte également 3 portes d'embarquement. Soit un total de 6 portes pour l'ensemble des deux modules. Le bâtiment Schengen comprend l'ensemble des installations nécessaires lui permettant de fonctionner indépendamment de l'aérogare existante. Outre les portes d'embarquement précitées, il est équipé de 8 postes de Check-in, une installation de tri bagages aux départs et aux arrivées ainsi que 3 lignes de sûreté. L'aérogare existante comporte une surface construite de +/- 35.000 m². La phase d'extension (sujet de la présente demande

de régularisation) prévoit 5.869 m² de surface construite supplémentaire : la surface du bâtiment d'extension non Schengen est de 1.589 m², tandis que le bâtiment Schengen présente une surface de 4.280 m².

- l'aménagement du rond-point d'accès situé Rue Lindbergh

Les travaux concernent l'aménagement de voirie pour la création d'un nouvel accès vers le parking staff depuis le rond-point à l'entrée du site.

Considérant qu'en terme urbanistique, les constructions n'impactent pas significativement le paysage bâti et non bâti existant depuis le territoire Fleurusien ; que l'impact principal apparaît au niveau environnemental ;

Considérant que l'EIE met en évidence plusieurs problématiques à résoudre, notamment en ce qui concerne le sous-dimensionnement de la STEP existante, les rejets de polluants au niveau du Tintia ;

Considérant que les projections d'activités induiront une augmentation du trafic aérien ; que les incidences engendrées en matière d'urbanisme et de patrimoine sont identiques à celles existantes ; que les aménagements nécessaires au développement de l'aéroport seront réalisés au sein et à proximité du site ;

Considérant que la régularisation des deux terminaux litigieux permet d'augmenter la capacité d'accueil de l'aéroport qui aura comme corollaire une augmentation du nombre de vols et donc des nuisances (sonores, ...) ;

Considérant qu'il est à déplorer que les problématiques soulevées lors de l'EIE ne soient pas gérées au sein de la présente demande, alors que celles-ci existaient déjà lors du permis de 2015 ; que des problèmes de pollution sont avérés ; que le dossier mentionne qu'ils seront étudiés ultérieurement ;

Vu l'avis défavorable émis par la CCATM ;

Le service technique propose au Collège d'émettre un avis défavorable » ;

Vu l'avis défavorable du Conseiller en environnement libellé comme suit :

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

Considérant la demande de permis unique introduite par la Brussels South Charleroi Airport S.A., rue des Frères Wright n°8 à 6041 Gosselies, pour un projet sis à la même adresse et ayant pour objet le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi, l'extension de la zone « Poste inspection Filtrage », régularisation de la construction du Terminal 2 et aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) ;

Attendu que celle-ci a été déclarée complète et recevable par le Fonctionnaire Technique et le Fonctionnaire Délégué en date du 14 janvier 2025 ;

Considérant que le Gouvernement Wallon est l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis unique ;

Considérant qu'une enquête publique a été réalisée du 27 janvier 2025 au 25 février 2025, que cette enquête a suscité 184 réclamations ; que celles-ci portent sur :

[Voir Supra]

Considérant qu'en 2023, 2 pétitions contenant respectivement 221 et 412 signatures avaient déjà été transmises à la B.S.C.A. S.A. ; que les doléances émises à l'époque restent pertinentes et sont reprises dans le listing ci-dessus ;

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

Considérant que l'EIE (p323 vol. 1) relate qu'une étude d'orientation a démontré la présence d'une tache de pollution dans les eaux souterraines au niveau de la zone de manutention des déchets de kérosène ; que cette pollution sera caractérisée lors d'études ultérieures ;

Considérant que l'EIE (p324 vol. 1) relate qu'un défaut d'étanchéité est soupçonné par B.S.C.A. pour le réservoir enterré de JET (100.000 litres), côté Est (cuve anormalement peu remplie). Des observations organoleptiques ont d'ailleurs été mises en évidence lors des investigations de l'étude d'orientation (odeur d'hydrocarbures et couleur grise du sol, en profondeur) ; qu'aucune précision quant à l'avenir de cette fuite et de la pollution engendrée n'est précisée dans l'EIE ;

Considérant que, suite à des travaux d'assainissement, entrepris sous la supervision du bureau Haskoning, entre le 22 juin 2012 et le 17 août 2012, deux pollutions résiduelles, localisées à l'Est, étaient déjà laissées en place en fin de travaux (une étude de risque permet de démontrer l'absence de risques pour la santé humaine selon l'usage de fait considéré sur le site) ;

Considérant que l'EIE fait également mention (p328 vol. 1) d'un ancien dépôt pétrolier, localisé en face des infrastructures de la Sabena Engineering (anciennement SABCA) ; que bien que ce dépôt ne soit plus fonctionnel, deux cuves y sont toujours enterrées (dimensions inconnues) ;

Attendu que les résultats de l'étude d'orientation ont démontré qu'une pollution était localisée au niveau de la base des citernes ; que ceci pourrait probablement indiquer un défaut d'étanchéité dû à l'ancienneté des réservoirs ; que cette pollution sera caractérisée lors d'études ultérieures ;

Vu le Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau ;

Considérant qu'une investigation ciblée dans le cadre de l'étude d'orientation, résumée à la P423 vol. 1 de l'EIE, a mis en évidence des teneurs importantes en PFAS, substances peret Polyfluoroalkylées, jusqu'à 32 fois au-dessus des normes définies, à la fois au sein du périmètre de B.S.C.A. et en aval du site (village d'Heppignies) ;

Attendu que cette présence de PFAS résulte de la maintenance des camions incendie durant laquelle des essais de qualité des mousses incendie sont effectués (mousses fluorées) et de la qualification des chauffeurs de camions incendie aux tests des véhicules incendie ; qu'au final, une grande partie de ces mousses fluorées se retrouve dans les sols et dans le Tintia ;

Considérant que la nature persistante de ces molécules engendre des risques d'accumulation de celles-ci dans les sols, les eaux de surface et souterraines ou les organismes jouxtant le ruisseau et en aval de celui-ci ;

Attendu qu'au vu des concentrations en PFAS observées et des risques encourus, il aurait été appréciable d'en être mis au courant au plus tôt et officiellement afin d'en diffuser l'information auprès des exploitants agricoles du territoire ;

Considérant que, selon les p386 et 387 vol. 1 de l'EIE jointe à la présente demande, des dépassements des conditions de déversement énoncées dans le permis d'environnement de l'aéroport ont été mis en évidence (matières en suspension, DBO5, DCO, azote total et phosphore total), avec des valeurs jusqu'à 6 fois supérieures au seuil autorisé ;

Considérant que pour les années complètes (notamment 2021 et 2022) les données ne sont pas disponibles à une fréquence hebdomadaire durant la période hivernale, contrairement aux exigences du permis d'environnement ;

Attendu que les dépassements constatés pour l'azote total et le phosphore total sont vraisemblablement liés à un fonctionnement sous-optimal et imparfait de la station d'épuration, notamment au niveau du processus de dénitrification ; que ces dépassements continus contribuent à détériorer le milieu récepteur (Tintia) en aval de la STEP ;

Considérant que la problématique de rejet de matière organique dans les eaux du Tintia a déjà été relevée dans l'étude d'incidence de 2017 ; que celle-ci précisait en matière de pollution des eaux de surface : « (...) les perspectives du développement de l'aéroport induiront une augmentation de mouvements d'avions de 51% d'ici 2026, ce qui entraînera une consommation de kérosène/glycol supplémentaire qui pourrait ainsi se retrouver dans les eaux du Tintia. (...) on peut s'attendre dans le futur à une augmentation d'environ 51% (hypothèse maximaliste) des concentrations en DCO rejetées dans le Tintia au droit de l'aéroport ainsi qu'en aval jusqu'à la station IGRETEC durant la période hivernale. (...) la nécessité d'adapter le traitement des eaux glycolées reste donc impérative (...) » ;

Considérant qu'en sa séance du 20 janvier 2021 le Collège communal avait émis un avis défavorable sur la délivrance du permis d'environnement sollicité par la S.A. Brussels South Charleroi Airport ayant pour objet le rejet des eaux usées en provenance de l'aéroport en eau de surface, attendu qu'aucune garantie n'était apportée quant à l'amélioration de la situation et à la gestion des nuisances olfactives encore mises en évidence lors de cette demande de permis ;

Considérant que la présente demande prévoit une augmentation du nombre de vols, du nombre de passagers pris en charge et l'utilisation d'avions plus imposants d'ici 2045, donc une augmentation significative de la quantité de matière organique déversée annuellement dans le Tintia, sans pour autant prévoir d'installations suffisantes pour régulariser la situation actuelle déjà critique ;

Considérant qu'il est à déplorer que la majorité des problématiques environnementales relevées précédemment, connues depuis de nombreuses années et soulevées à nouveau dans

l'étude d'incidences sur l'environnement relative à cette demande, soit à nouveau reléguée à des études ultérieures alors qu'augmenter l'activité du site ne fera qu'aggraver la situation ;

Vu la Directive n° 2008/50/CE du 21/05/08 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu l'AGW du 05 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant ;

Considérant qu'en termes de qualité de l'air, en ce qui concerne le trafic aérien, les cycles LTO (tous les mouvements qu'un avion effectue à une altitude inférieure à 3.000 pieds ; soit 915 m) effectués par les avions sont à l'origine d'émissions dues à la combustion du carburant ; que cette combustion engendre la formation des polluants suivants : dioxyde de carbone (CO₂), monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote (NO_x), dioxydes de soufre (SO_x), composés organiques volatils (COV), vapeur d'eau, particules fines (PM), métaux lourds, hydrocarbures imbrûlés ;

Attendu que les émissions dépendent notamment du modèle d'avions, du type de moteurs dont ceux-ci sont équipés, des phases du cycle LTO (durée et régime de moteur), du type de carburant, de l'altitude des avions, ... ;

Attendu que la quantité de kérosène utilisée en 2022 était de 180.297.000 litres ; que nous n'avons pas la quantité estimée d'utilisation du kérosène pour 2045 ;

Considérant que dans le rapport de modélisation des émissions et de l'impact des rejets atmosphériques liés aux activités de l'aéroport de Charleroi, effectué par la société Odometric dans le cadre de la présente demande de permis, en termes d'évolution par rapport à 2019 et pour l'ensemble des sources considérées, les émissions totales annuelles de PM₁₀, de PM₁, de SO₂ et de NO_x augmentent (+56%, +30%, +84% et +124%), alors que les émissions de CO, de COV totaux et de benzène diminuent (-35%, -16% et -37%) ;

Considérant que le contenu de l'EIE de 2017, en matière de pollution de l'air, précisait déjà :

« En termes d'émissions totales sur le domaine étudié, on peut observer une augmentation importante des émissions en hydrocarbures totaux (+38%), CO (+46%), NO_x (+63%) et particules fines (+53%) entre 2015 et la situation de référence 2026. Ce constat est uniquement imputable à l'augmentation du nombre de mouvements (...) » ;

Attendu que dans sa modélisation, Odometric estime que le seuil de la moyenne journalière de 40 µg/m³ de NO_x sera largement dépassé (estimation 58,30 µg/m³) au niveau de sa station située dans le prolongement des pistes côté Est ; que l'OMS fixe un seuil de 10 µg/m³ de NO_x de moyenne dans l'air ambiant afin de limiter les risques sur la santé ;

Attendu la société Odometric affirme également, en page 62/75 de son rapport, que les retombées de ces oxydes d'azote sont essentiellement liées aux émissions de l'aviation commerciale ;

Considérant que les conclusions de ce rapport sont manquantes (p63/75) ;

Considérant l'inquiétude particulière des riverains à propos des retombées de particules polluantes sur les cultures maraîchères et les retombées d'hydrocarbures dans les jardins (cfr page 563 de l'EIE vol.2) ;

Considérant la présence de terres de culture à proximité de la zone aéroportuaire ;

Attendu que le contenu de l'EIE de 2017 en matière de pollution du sol mentionnait plusieurs risques de pollution du sol et des eaux souterraines dus aux retombées atmosphériques des résidus de combustion des avions ; qu'afin de vérifier la présence de retombées de dépôts de suie dans les environs proches du site, des prélèvements d'échantillons de sol, eau de surface et fruits/légumes aux alentours du site aéroportuaire avaient été recommandés dans l'EIE et par certains riverains ; que ces prélèvements n'avaient pas été effectués lors de l'EIE de 2017 ;

Considérant le rapport final du projet Aéro-Sols publié en 2024 et concernant la surveillance des impacts potentiels sur les sols des retombées atmosphériques générées par les activités des deux principaux aéroports wallons (soit Liège et Charleroi) ;

Attendu que ce rapport conclut que : « (...) l'origine des taches ressemblant à des hydrocarbures, observées par certains riverains dans leur jardin, sur leur terrasse ou pièce d'eau, n'a pas pu être attribuée aux activités aéroportuaires par le suivi pendant un an des retombées atmosphériques d'hydrocarbures, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques et de métaux.

Près de 35.000 mouvements d'avions à Liège et 78.000 à Charleroi ont été enregistrés pendant la période d'étude avec survols des zones d'étude sans que les dépôts observés de polluants ne montrent des valeurs anormales. Quelques valeurs ponctuelles sont supérieures à d'autres, et font partie de la variabilité des apports de polluants dans l'atmosphère. Les métaux et hydrocarbures étudiés par Aéro-Sols sont émis par de nombreuses sources (autres que les avions) anthropiques mais également naturelles.

Ces conclusions rejoignent les conclusions d'études antérieures réalisées autour de deux aéroports en Allemagne (Leipzig et Munich) » ;

Vu la Convention-Cadre des Nations unies sur les Changements Climatiques adoptée en 1992 et entrée en vigueur le 21 mars 1994 dont l'objectif ultime est de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre "à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse (induite par l'homme) du système climatique" ;

Vu le Protocole de Kyoto adopté en 1997 et entré en vigueur le 16 février 2005 visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ; principalement axé sur la réduction des 6 substances suivantes : dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (N₂O), les hydrofluorocarbones (HFC), les hydrocarbures perfluorés (PFC) et l'hexafluorure de soufre (SF₆) ;

Vu la Loi européenne sur le climat en vigueur inscrivant dans la législation l'objectif d'une Union européenne neutre sur le plan climatique d'ici à 2050 ;

Considérant que la présente demande ne comprend pas de plan complet précis de décarbonation de l'aéroport à l'horizon 2050 ; que ce plan doit impérativement intégrer l'impact climatique des vols ainsi que de la circulation routière induite par l'activité de l'aéroport et tenir compte des projets d'évolution de l'exploitation ;

Vu le Règlement n°517/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés ;

Considérant que les installations frigorifiques énoncées dans la présente demande fonctionnent sur base de fluides frigorigènes de type hydro-fluoro-carbones (HFC), soit du R410a ou du R407c ; que ces substances ne détériorent pas directement la couche d'ozone ;

Attendu cependant que le GWP (pouvoir de réchauffement global) de ces produits restent très élevés (respectivement 2087,5 pour le R410a et 1774 pour le R407c) ; qu'il aurait été préférable d'investir dans des systèmes utilisant des fluides caloporteurs à faible GWP (<150) ;

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

Considérant que, selon l'EIE en sa page 439 vol.2, le trafic aéroportuaire est, sans conteste, la source de bruit prépondérante de l'aire géographique concernée et y est clairement perceptible, même à proximité d'axes routiers bruyants ;

Attendu le nombre de plaintes citoyennes relatives aux nuisances engendrées par le survol du territoire par la flotte utilisant le B.S.C.A. ;

Considérant qu'afin de garantir aux citoyens de pouvoir jouir de leurs aménagements extérieurs les jours d'été et de leur offrir un cadre calme et reposant en adéquation avec l'environnement rural reflété par ses villages, les normes d'émissions sonores des aéronefs autorisées par le précédent permis lors des cycles LTO devraient être revues à la baisse en corrélation avec les normes recommandées par l'OMS (voir p 257 de l'EIE vol.2) ;

Vu l'AGW 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 ;

Considérant que l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud est un aéroport de jour ; que son exploitation est donc autorisée entre 6h30 et 23h ; qu'il convient de garantir le respect des heures fixées, voire d'envisager de réduire les horaires d'ouverture de l'aéroport de 6h30 à 22h dès lors que les avions basés sont systématiquement de retour en retard ;

Considérant que l'EIE en sa page 493 vol.2 énonce que l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) recommande dans son avis n° INIT/2015/1 (réitéré dans ses rapports annuels depuis 2015) une modification des procédures de demande d'autorisation d'atterrissage après 23h ; que bien que les codes repris sur la liste annexée à la circulaire interprétative correspondent à des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes, cette liste contient des codes IATA qui engagent la responsabilité de la compagnie et qui, par conséquent, devraient pouvoir entraîner sur cette base le refus de l'atterrissage d'un avion basé après 23h00 ;

Attendu qu'en 2019, 1.337 arrivées tardives et 28 départs tardifs (soit après 23h00) ont été recensés ;

Considérant dès lors que l'AGW relatif aux sanctions et précédemment cité est insuffisant pour garantir le bon fonctionnement de l'aéroport et le respect du sommeil des citoyens ; qu'une application systématique, même pour les avions basés à l'aéroport, d'une amende conséquente de plusieurs milliers d'euros, majorable lors de chaque récidive, semble nécessaire pour inciter l'aéroport et les compagnies aériennes à prendre leurs précautions, anticiper les retards et conserver les horaires de fonctionnement préalablement établis ;

Vu l'Arrêté Ministériel du 29 mars 2019 relatif à la localisation des sonomètres sur les aéroports wallons ;

Considérant qu'il est regrettable qu'aucun sonomètre fixe ne soit actuellement en place dans les villages d'Heppignies, de Wangenies et de Fleurus ;

Considérant le survol des villages d'Heppignies et de Wangenies ; qu'il y aurait lieu de garantir le respect de l'itinéraire de décollage en sens inverse qui est tracé entre les villages d'Heppignies et de Wangenies ;

Considérant que la présente demande de permis concerne également le stockage d'explosifs de contenance limitée, de nombreux stocks d'hydrocarbures ainsi que d'autres liquides inflammables ;

Attendu que l'avis que la Direction des Risques Industriels, Géologiques et Miniers (DRIGM) - - Cellule Risques d'accidents majeurs (R.A.M.) est sollicité pour le présent projet ; qu'il est proposé de se rallier à cet avis en matière de prévention d'incendie et d'explosion ;

Considérant l'ensemble des points négatifs soulevés lors de la présente analyse, soit :

- Les pollutions de sol et des eaux souterraines par des hydrocarbures et l'absence de réaction concrète du B.S.C.A. en la matière ;*
- Le sous dimensionnement de la STEP de l'aéroport, les pollutions avérées depuis de nombreuses années du Tintia et l'absence de réaction du B.S.C.A. en la matière ;*
- L'augmentation des polluants atmosphériques observée depuis de nombreuses années qui serait inévitablement accentuée dans l'optique d'une augmentation du nombre de vols, jusqu'à atteindre parfois des seuils critiques, et l'absence de réaction du B.S.C.A. en la matière ;*
- L'absence de plan de décarbonation de l'aéroport pour 2050 limitant de cette façon son impact sur le réchauffement climatique ;*
- L'importance des nuisances sonores déjà perçues par les citoyens lors des cycles LTO des avions nécessitant de revoir grandement à la baisse les normes en corrélation avec les propositions de l'OMS ;*
- La nécessité de révision de l'AGW de 2004 relatif aux sanctions incitant le B.S.C.A. et les compagnies aériennes au respect des horaires de fonctionnement ;*

- *La mise en place de sonomètres complémentaires fixes de contrôle ;*

Attendu qu'au vu de l'ampleur des problématiques soulevées pour l'exploitation du site, l'octroi d'un permis ne pourrait de toute façon être envisageable que moyennant une réévaluation de la situation tous les 5 ans et l'intégration des riverains au sein du Comité d'Accompagnement ;

Considérant qu'au vu des manquements du B.S.C.A. connus depuis de nombreuses années et l'absence de solutions ;

Estimant que le B.S.C.A. semble privilégier une rentabilité maximale au détriment de l'environnement et de la qualité de vie des riverains ; qu'ils seraient pourtant souhaitable qu'un tel établissement adopte une approche exemplaire en matière de développement durable, en intégrant pleinement les impératifs environnementaux et le bien-être des riverains dans sa stratégie de croissance ;

Le Service Environnement propose d'émettre un avis défavorable sur la présente demande.

Considérant que le Collège communal se rallie aux avis défavorables cités ci-dessus ;

Considérant que :

- *Le Collège communal partage les inquiétudes des riverains et rejoint les avis défavorables formulés par les instances et services techniques compétents repris ci-avant ;*
- *Les demandes répétées du Collège communal pour l'installation de sonomètres*
 - *fixes à Heppignies et Wangenies n'ont pas été suivies d'effets, alors que leur pertinence est confirmée dans l'étude d'incidences ;*
 - *La SOWAER a systématiquement émis un avis défavorable sur ces demandes, ce qui interroge sur leur position alors même que la coexistence entre enjeux économiques et santé publique doit être assurée.*

Considérant par ailleurs que :

- *BSCA a multiplié les rencontres ces derniers mois pour présenter son plan stratégique 2040, mettant en avant des ambitions économiques et environnementales.*
- *L'étude d'impact socio-économique montre des retombées positives sur l'économie wallonne et carolorégienne, à condition que des efforts réels et mesurables soient poursuivis en matière de transition écologique et de réduction des nuisances.*
- *Le plan stratégique de BSCA propose des pistes pour répondre aux problématiques environnementales (bruit, pollution des sols et de l'air, gestion de l'eau), illustrant une volonté de développement raisonné.*

Toutefois, le Collège communal constate avec préoccupation que :

- *Les engagements pris par BSCA restent conditionnés à des facteurs externes, rendant leur mise en oeuvre incertaine ;*

- *L'augmentation du trafic aérien (+54 % de vols d'ici 2045) entraînera une hausse des émissions de CO et des particules fines, aggravant la pollution de l'air et ses impacts sanitaires.*
- *Malgré l'introduction d'avions plus modernes, les nuisances sonores subsisteront, notamment en soirée.*
- *L'adoption des SAF (carburants durables) demeure incertaine en raison des contraintes de coût et d'approvisionnement.*
- *L'exposition prolongée au bruit est reconnue comme un facteur de risque accru pour les maladies cardiovasculaires, les troubles du sommeil et les impacts cognitifs chez les enfants.*
- *La concertation avec les riverains est insuffisante, notamment dans la gouvernance du projet.*

Qu'à cet égard, l'étude d'incidences elle-même (p. 504) souligne que les projections sur 20 ans sont hautement incertaines, en raison des nombreuses variables (économie, réglementation climatique, crises géopolitiques, avancées technologiques) : [...]

« Rappelons finalement que les prévisions en matière de vols et de passagers utilisées dans le cadre de cette étude constituent des prévisions basées sur les données disponibles à l'heure actuelle et que de grosses incertitudes concernent l'évolution future du trafic aérien, étant donné l'échelle de temps considérée dans l'étude (20 ans) et les nombreux facteurs pouvant favoriser ou entraver les développements projetés : contexte socioéconomique, mise en place de politiques climatiques régionales, nationales et internationales, crises (pandémies, conflits, attentats terroristes, ...), niveau de concrétisation des évolutions technologiques attendues, disponibilité des motorisations (avions à hydrogène, avions électriques, ...) et des carburants alternatifs (SAF, ...), ... ». [...]

Considérant qu'en absence d'éléments définis, mesurables et contrôlables, le Collège communal ne peut hypothéquer la santé des citoyens fleurusiens sur deux décennies ;

Que le Collège communal estime dès lors que :

- *BSCA n'est pas en mesure de garantir une évolution maîtrisée de ses activités sur les 20 prochaines années.*
- *L'absence d'engagements contraignants, mesurables et suivis ne permet pas d'assurer un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie des riverains.*
- *Il est essentiel de revoir la réglementation encadrant les activités de l'aéroport et d'assurer une application stricte et systématique des normes existantes.*

- *Toute délivrance de permis par le Gouvernement wallon devrait être conditionnée à des engagements concrets garantissant un suivi rigoureux de l'impact environnemental et sanitaire.*

Considérant que le Collège communal estime qu'afin de garantir un développement maîtrisé, raisonné et concerté de l'aéroport de Charleroi dans le respect des exigences environnementales et des riverains, toute délivrance de permis soit accompagnée des mesures minimales suivantes :

1. Mise en place d'un monitoring environnemental permanent

- *Amélioration de la couverture des stations de sonomètres fixes, en particulier sur Heppignies, conformément aux recommandations de l'étude d'incidence ;*
- *Définition d'indicateurs-clés mesurés en continu et présentés à un comité indépendant :*
 - *Émissions de CO₂, NOx et particules fines ; taux de PFAS et autres polluants dangereux ;*
 - *Bruit ambiant, avec publication des cartes sonores mises à jour chaque année ;*
 - *Avions basés, retards tardifs, sanctions infligées ;*
 - *Évolution de la flotte aérienne et suivi de l'introduction des avions nouvelle génération.*
- *Obligation de publication annuelle des résultats, accessibles aux citoyens.*

2. Refinancement et renforcement des missions de l'ACNAW (gestion des sonomètres) ;

3. Restructuration du Comité d'accompagnement en un comité de suivi indépendant :

Composition minimale :

- *Représentants des riverains (au moins un par commune concernée).*
- *Experts indépendants en santé publique et environnement.*
- *Autorités locales et autorités régionales.*

Missions du comité :

- *Suivi strict des engagements pris par BSCA, pour l'ensemble des aspects de son exploitation :*
 - *Renouvellement de la flotte visant à réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air ;*
 - *Caractérisation et assainissement (le cas échéant) des pollutions des eaux et du sol ;*
 - *Plan de décarbonation de l'aéroport ;*
 - *Plan de mobilité intégrant la diminution de la part modale dédiée à la voiture ;*

- *Gestion des déchets ;*
- *Etude et plan d'actions liés à la pollution lumineuse ;*
- *Publication d'un rapport semestriel indépendant.*
- *Droit de recommandation et d'alerte, avec obligation de réponse de BSCA sous 3 mois.*

4. Révision quinquennale du permis

- *Évaluation obligatoire des impacts environnementaux et sanitaires tous les 5 ans.*
- *Conditionnement du renouvellement du permis au respect des engagements.*
- *Mise en place de sanctions en cas de non-respect :*
- *Restrictions de créneaux horaires, notamment en soirée.*
- *Sanctions financières et compensations aux riverains si les nuisances dépassent les seuils réglementaires.*

5. Mise en place de mesures immédiates :

- *Renforcement des restrictions horaires sur les vols de nuit par l'application stricte des dispositions règlementaires assurant la quiétude entre 23h00 et 07h00, la révision des formules de calcul quant aux pénalités ;*
- *Révision et amélioration des aides financières aux riverains pour l'isolation phonique ;*
- *L'optimisation des itinéraires de vols afin de réduire le survol des villages de Heppignies et Wangenies ;*
- *Création de zones tampons végétalisées autour de l'aéroport.*

Que ces mesures permettraient d'assurer un équilibre entre développement économique et respect du cadre de vie des riverains tout en garantissant une transparence totale sur l'impact de l'aéroport ;

Qu'elles pourraient être accompagnées d'un calendrier précis d'objectifs et des moyens concrets pour les atteindre ;

Considérant qu'il faut constater l'absence de ces éléments,

Qu'au vu de ce qui précède, à défaut d'engagements concrets, mesurables et contraignants en matière d'environnement, de nuisances sonores, de gestion des sols, des eaux et de l'air, de santé publique en général ;

Qu'il convient d'obtenir des réponses à l'ensemble des inquiétudes formulées ;

Considérant l'absence d'engagements concrets et contraignants ;

Au vu de ce qui précède ;

A l'unanimité ;

DECIDE :

*Article 1 : D'émettre un **avis défavorable** sur la délivrance du permis unique sollicité par la S.A. "BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT" sise à la rue des Frères Wright, 8 à 6041 Gosselies relative à un bien sis à la même adresse et ayant pour objet le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi, l'extension de la zone "Poste Inspection Filtrage", la régularisation de la construction du Terminal 2 et l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée).*

Article 2. : De transmettre une copie de la présente délibération, au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué à Charleroi pour rapport au Gouvernement wallon. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Chapelle-lez-Herlaimont** envoyé le 07/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu la loi du 12 juillet 1973 relatif à la conservation de la nature ;

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

Vu les articles L1123-20, L1123-22, L1123-23 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

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 ;

Considérant la demande de la société BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT SA, rue des Frères Wright, 8 à 6041 Charleroi en vue d'obtenir le permis unique pour maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussels South, étendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée) à l'adresse précitée ;

Considérant l'enquête publique qui a eu lieu du 27 janvier 2025 au 25 février 2025 ;

Considérant que cette enquête a donné lieu à :

- une réclamation individuelle manuscrite d'un Godarvillois ;*
- une réclamation individuelle d'une Piétonaise (pratiquement similaire à la réclamation extérieure) ;*
- une réclamation individuelle extérieure provenant d'une habitante de Liège ;*
- une réclamation individuelle envoyée hors délai ;*
- la réponse à l'enquête publique et les observations et suggestions à l'étude d'incidences du collectif citoyen « stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi » ;*

Considérant que les réclamations portent principalement sur les nuisances suivantes :

[Voir supra]

Considérant l'ensemble des pièces du dossier (formulaire de demande de permis unique, plans, compléments, ...)

Considérant l'avis du service environnement ;

Considérant que le Collège communal a la faculté de remettre un avis préalable après l'organisation de l'enquête publique ;

Considérant qu'il convient de sauvegarder le caractère, la diversité et l'intégrité de l'environnement naturel par des mesures de protection de la flore et de la faune, de leurs communautés et de leurs habitats, ainsi que du sol, du sous-sol, des eaux et de l'air et en particulier, à prendre les mesures nécessaires pour protéger les sites Natura 2000 situés sur le territoire communal ;

Considérant que cet avis permet d'attirer l'attention de l'autorité compétente sur les remarques, suggestions ou nuisances à prendre en compte lors de l'examen du dossier ;

A l'unanimité, DECIDE :

Article unique : de remettre un avis défavorable et d'inviter le Gouvernement wallon à :

- prendre en cause toutes les remarques émises par l'ensemble des citoyens au cours de cette enquête publique ;*
- apporter des solutions à ces remarques lors de la rédaction du permis unique afin d'établir des conditions strictes garantissant la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets ;*
- sauvegarder le caractère, la diversité et l'intégrité de l'environnement naturel par des mesures de protection de la flore et de la faune, de leurs communautés et de leurs habitats, ainsi que du sol, du sous-sol, des eaux et de l'air et en particulier, à prendre les mesures nécessaires pour protéger les sites Natura 2000 situés sur le territoire communal ;*
- vérifier, par la suite, de façon stricte l'application des solutions proposées par BSCA pour atteindre les objectifs*

qui sont fixés dans son plan stratégique ainsi que les mesures préconisées dans l'étude d'incidences. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Courcelles** envoyé le 12/03/2025, rédigé comme suit :

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

Vu le Code du développement territoriale (CoDT) ;

Vu le Décret du 27 mai 2004 relatif au Livre 1er du Code de l'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 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

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

Vu les articles 24 et 90 du Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu les articles D.29-1 à D.29-27 du Livre 1er du Code de l'environnement ;

Vu les articles 8, 9, 36 et 37 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 ;

Vu le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation ;

Considérant la demande de permis introduite par S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT concernant l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF), la régularisation de la construction du Terminal 2, l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) et le maintien en activité de l'aéroport Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies ;

Considérant l'enquête publique réalisée du 27 janvier au 25 février 2025 relative à la demande de permis précitée ;

Considérant le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique duquel il résulte que 25 courriers électroniques sont parvenus à l'administration communale ;

Considérant la synthèse des réclamations et observations reçues qui peut être énoncée de la manière suivante :

[Voir supra]

Considérant l'avis de la CCATM de Courcelles exprimé comme suit :

« Après avoir pris connaissance du projet S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT pour l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF), la régularisation de la construction du Terminal 2, l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) et le maintien en activité de l'aéroport Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies, au travers de la présentation réalisée lors de la réunion du 26 février 2025, les membres de la CCATM décident de remettre un avis d'initiative favorable conditionnel.

Cet avis se justifie par le fait que :

1. L'étude d'incidence n'émet pas plus de recommandations quant à la mobilité aux alentours du site. Cela s'explique par le fait que le pic de voitures se situe entre 7h 30 - 9h et 17h30 – 18H, ces horaires sont propres aux travailleurs des sociétés avoisinantes et non aux transits des voyageurs. Les utilisateurs de l'aéroport utilisent principalement l'accès via l'Aéropôle de Gosselies et l'ancienne route N568 avant l'agrandissement du site et non pas celui qui a été prévu via l'extension des sorties E42 et R3.