

*collective international aviation emissions above a certain threshold (the baseline) are compensated through international offset credits (generated in non-aviation sectors mainly). The initial baseline, the average of international aviation emissions from CORSIA participating countries during 2019 and 2020, was deemed inappropriate by the ICAO Council in light of the COVID-19 crisis and was changed to 2019 emissions for the duration of pilot phase 2021-2023. (...) The consequence of such a baseline change is that CORSIA compliance is unlikely to require any emissions to be offset under the pilot phase.”*

- *CORSIA est basée sur l'utilisation de crédits internationaux et cela peut générer des craintes en termes de double comptage d'émissions : “CORSIA relies on international offsets. The quality of international offsets is harder to control and this may raise concerns over additionality, permanence, net harm and the applicable accounting rules to avoid double counting. In addition, it should be recalled that the EU 2030 climate objective under UNFCCC should be met through domestic reduction efforts, i.e. without the use of international credits. This was reflected in the European Council conclusions from October 2014<sup>48</sup> and accordingly communicated by the EU under the Paris Agreement”*
- *En raison des incertitudes sur la participation dans CORSIA et l'additionnalité des crédits, un EU ETS plus large fournirait plus de certitude en termes d'efficacité environnementale : “Due to uncertainties associated with CORSIA participation, additionality of offset credits, and with accounting, the policy options with wider ETS coverage provide more certainty of environmental effectiveness. »*
- *L'ICAO ne dispose pas de mesures pour assurer la conformité avec les règles CORSIA : “ICAO has no instruments at its disposal to enforce compliance, and thus no penalties can be enforced by ICAO in case of non-compliance with CORSIA.”*
- *L'objectif de CORSIA n'est pas suffisamment ambitieux pour atteindre l'objectif global de l'Accord de Paris : “CORSIA's current aim, carbon-neutral growth of international aviation emissions above 2020 levels, is not ambitious enough to deliver a significant contribution from the international aviation sector towards the Paris Agreement's global goal.”*
- *L'UNEP Gap Report 2020 contient également des remarques sur l'efficacité de CORSIA à réduire les émissions de l'aviation :*
  - *CORSIA ne délivrera pas de réduction absolue dans le secteur de l'aviation : « CORSIA will require airlines to purchase eligible units to offset emissions above the baseline. Airlines can reduce their offsetting requirement by claiming emission reductions from CORSIA eligible fuels, thus incentivizing the use of fuels with a lower carbon footprint. (...). The nature of offsetting means that there will be no absolute reductions in the aviation sector itself through the use of such credits, and could in fact result in a potential increase in CO2 emissions. Instead, aviation relies on other sectors' avoidance or removal of carbon. By not only continuing to emit*

*but potentially increasing emissions, the net effect will be that no overall reductions can be achieved. This outcome is in stark contrast with the reduction pathway necessary for limiting warming to within 1.5°C (Becken and Mackey 2017). »*

- *L'aviation internationale a l'intention d'atteindre son objectif ICAO via l'utilisation de crédits internationaux ce qui au mieux donne du temps pour d'autres mesures et au pire a un effet dissuasif sur les investissements du secteur dans la transition : « International aviation currently intends to meet its ICAO goals through heavily relying on carbon offsets, which do not represent absolute reductions, but at best, provide time to transition to low-carbon fuels and introduce energy efficiency improvements. At worst, offsets create a disincentive for investment in in-sector decarbonization and delay the necessary transition. Current carbon offsetting is clearly not a long-term solution and therefore needs to be minimized and eventually phased out. ICAO recognizes this through the CORSIA review scheduled for 2032.»*

#### 5) Annexe : Airport Carbon Accreditation Program (ACA)

*L'Airport Carbon Accreditation constitue le cadre pour la réalisation du bilan carbone de B.S.C.A. Il s'agit d'un programme mondial de certification de la gestion des émissions de carbone pour les aéroports. Le programme est structuré en 7 niveaux de certification :*

- *Niveau 1 : Mapping : quantification des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle ;*
- *Niveau 2 : Reduction : contenu du niveau 1, fixation d'objectifs de réduction des émissions sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle et élaboration d'un plan d'actions en vue de les atteindre ;*
- *Niveau 3 : Optimisation : contenu des niveaux précédents et mise en œuvre de mesures de réduction, tant par l'aéroport que par ses partenaires ;*
- *Niveau 3+ : Neutrality : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions restantes sur lesquelles l'aéroport a le contrôle ;*
- *Niveau 4 : Transformation : contenu des niveaux précédents, hors compensation, et définition d'une stratégie carbone à long terme, alignée sur les objectifs des accords de Paris et démonstration des preuves de réduction active des émissions de la part des partenaires de l'aéroport ;*
- *Niveau 4+ : Transition : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions résiduelles sur lesquelles l'aéroport a le contrôle, en utilisant des compensations internationalement reconnues.*
- *Niveau 5 : maintien d'un bilan net zéro pour les scopes 1 et 2, lutter activement contre les émissions du scope 3, renforcer l'approche d'engagement des partenaires et suppression des compensations pour les émissions résiduelles.*

*Le champ d'application du programme, à savoir les sources d'émissions considérées, augmente donc en fonction du niveau de certification :*

- *Pour les niveaux 1 et 2, le champ d'application concerne les émissions des activités pour lesquelles l'exploitant de l'aéroport est directement responsable. Il s'agit des émissions directes (scopes 1 et 2) ;*
- *Pour les niveaux supérieurs, sont également prises en compte les émissions que l'exploitant de l'aéroport ne contrôle pas directement (émissions des partenaires, comme les compagnies aériennes) mais qu'il peut guider et influencer (scope 3).*

*B.S.C.A est certifié au niveau 4 (sur 7). Les exigences de ce niveau de certification sont les suivantes :*

- *Définir un engagement politique en faveur d'une réduction absolue des émissions ;*
- *Inclure des émissions supplémentaires (jusqu'au niveau 3) des champs d'application 1 et 3 dans son empreinte carbone (autrement dit bilan carbone scope 1+2+3) ;*
- *Formuler un objectif absolu de réduction des émissions de carbone à long terme. Le montant et la date de l'objectif doivent être alignés sur les trajectoires 1,5°C ou 2°C du GIEC.*
- *Elaborer un plan de gestion du carbone pour atteindre l'objectif. L'aéroport doit définir sa trajectoire pour atteindre son objectif de réduction des émissions de carbone et les actions qu'il compte mettre en œuvre pour rester sur cette trajectoire.*
- *Elaborer un plan de partenariat avec les parties intéressées. Ce plan doit démontrer que l'aéroport incite activement les tiers à réduire eux-mêmes leurs émissions, soit par leurs propres plans de réduction, soit par des mesures prises par l'exploitant de l'aéroport.*

### 3. Avis

#### *Défavorable*

*Le présent avis vous est remis d'un point de vue strictement technique et scientifique.*

*Considérant l'objectif de neutralité carbone que s'est fixée la Wallonie à l'horizon 2050 et l'objectif intermédiaire de -55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (d'après la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029) ;*

*Considérant la loi européenne sur le climat (règlement UE 2021/1119 du 30 juin 2021) instaurant un objectif de neutralité climatique pour 2050 ;*

*Considérant que le décret neutralité carbone du 16 novembre 2023 fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ; que ce décret s'applique aux émissions anthropiques, sur le territoire de la Région wallonne, à l'exception du transport aérien international ;*

*Considérant que les émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien intra-EAA (CH et UK) sont règlementées par l'EU ETS (Emission Trading Scheme) ;*

*Considérant que, pour les vols extra européens, l'UE implémente CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO<sub>2</sub> au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants ;*

*Considérant les larges incertitudes qui demeurent sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA ;*

*Considérant l'insuffisance d'ambition de CORSIA pour l'atteinte de l'objectif global de l'accord de Paris ;*

*Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont souscrit à l'objectif de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C ; Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont aussi accepté de plafonner les émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais pour parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle ;*

*Considérant que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ; Considérant dès lors que, par précaution, l'AwAC a utilisé les chiffres du scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction progressive de carburants d'aviation durables) pour évaluer les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir ;*

*Considérant que les émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien, calculées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables), ont été estimées à 375 kt eq CO<sub>2</sub> en 2013, 427 kt eq CO<sub>2</sub> en 2019, 462 kt eq CO<sub>2</sub> en 2023 et 720 kt eq CO<sub>2</sub> en 2045 ; Considérant que ces émissions sont doublées si on tient compte également des effets non-CO<sub>2</sub> ;*

*Considérant que les émissions wallonnes de gaz à effet de serre rapportées dans le cadre du protocole de Kyoto étaient de 35.287 kt eq CO<sub>2</sub> en 2019 (d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;*

*Considérant que ce chiffre ne comprend pas les émissions de l'aviation internationale puisque conformément aux Guidelines IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories), les émissions de l'aviation internationale sont*

*rapportées dans les inventaires séparément, comme memo item et ne sont pas reprises dans le total national ;*

*Considérant que, si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990 (telle que mentionnée dans la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029), les émissions en 2030 devraient être de l'ordre de 24.608 kt eq CO<sub>2</sub> (chiffre calculé sur base des émissions wallonnes de GES en 1990, d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;*

*Considérant que, d'après ces estimations, l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien entre 2019 et 2045 à B.S.C.A., dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables) représente environ 3% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions) ; Considérant que ce chiffre passe à 6% si l'on tient compte également des effets non-CO<sub>2</sub> ;*

*Considérant que, même si les émissions de l'aviation internationale ne sont pas incluses dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie, celles-ci doivent être comptabilisées pour évaluer les effets indirects de l'aéroport sur le climat ;*

*Considérant les émissions significatives de CO<sub>2</sub> générées actuellement par les activités aéroportuaires de l'aéroport de B.S.C.A. ;*

*Considérant que les émissions actuelles sont déjà significativement plus élevées que les émissions historiques (+14% entre 2013 et 2019, +23% entre 2013 et 2023) ;*

*Considérant les projections de croissance de l'activité aéroportuaire dans les années à venir, jusqu'à l'échéance du futur permis en 2045 (le nombre de mouvements d'avions pour l'aviation commerciale passe de 49.800 en 2019 à 82.870 en 2045) ;*

*Considérant l'augmentation significative des émissions entre 2019 et 2045 d'après les projections dans le scénario de référence ;*

*Considérant que les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'augmentation de l'efficacité opérationnelle ne peuvent contrebalancer que très partiellement les impacts de l'augmentation du trafic aérien ;*

*Considérant que l'impact climatique ne doit pas s'évaluer à l'échelle d'une région mais à l'échelle de la planète ; que pour cette raison, se limiter aux objectifs de réduction wallons est trop restrictif ;*

*L'AwAC remet un avis défavorable pour l'accroissement de l'activité aéroportuaire de B.S.C.A. Cet avis défavorable est motivé par les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir.*

*L'avis défavorable est motivé par les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir. Néanmoins des conditions particulières sont proposées ci-dessous pour encadrer l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air ambiant locale, dans le cas où l'avis défavorable de l'AwAC ne serait pas suivi. En ce qui concerne l'impact climatique, si l'avis défavorable de l'AwAC n'est pas suivi,*

*l'AwAC préconise, plutôt que de limiter le nombre de mouvements d'avions comme dans le permis de l'aéroport de Liège, de limiter la consommation de kérosène JET A-1 pour s'assurer que les scénarios de projection des émissions CO<sub>2</sub> et non-CO<sub>2</sub> à l'horizon 2045 sont bien mis en œuvre. A minima, il faudrait que la consommation de kérosène du site cesse d'augmenter.*

*Le permis existant de l'aéroport de Charleroi impose la mise en place aux extrémités de la piste de deux stations de mesures permanentes de surveillance de la qualité de l'air.*

*En complément des stations de mesure permanentes déjà installées aux extrémités de la piste de l'aéroport, l'AwAC propose la réalisation de campagnes de mesure ponctuelles sur une durée déterminée en plusieurs endroits autour de l'aéroport. Idéalement, les points de prélèvements devraient pouvoir être mobiles pour pouvoir être déplacés aux endroits où des plaintes sont constatées. La liste des polluants devrait pouvoir évoluer en fonction des mesures déjà réalisées qui permettra de mieux cibler les polluants pertinents pour ce type d'activité par rapport aux concentrations habituellement rencontrées en région wallonne. On peut en outre supposer que si des plaintes sont émises, certains plaignants pourraient se porter volontaires pour obtenir un état des lieux des concentrations de polluants rencontrées à hauteur de leur habitation.*

*Parmi les polluants à mesurer pour évaluer l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air ambiant, l'AwAC propose les polluants suivants :*

- *Naphtalène et 16 HAPs de l'USEPA : prélèvement en continu et analyse des filtres tous les 7 ou 14 jours. Une durée d'échantillonnage de 7 jours était préférée par le passé car les anciens préleveurs HAP n'étaient pas réfrigérés. Des HAP plus légers dont le naphtalène, piégés sur la mousse pouvaient être désorbés si la température augmentait et on pouvait alors sous-estimer les concentrations. Les préleveurs actuels sont conditionnés en température et ce phénomène n'existe plus. Dans le réseau wallon de mesure de la qualité de l'air ambiant, la périodicité d'échantillonnage des HAP est de 14 jours. C'est pourquoi les conditions proposées ci-après préconisent un échantillonnage sur 14 jours.*
- *Formaldéhyde : mesure sur 2 semaines avec système passif ;*
- *CO : mesure en continu ;*
- *NOx : mesure en continu ;*
- *UFP : mesure en continu. Le coût des appareils de mesure en continu des UFP est beaucoup plus important que celui des autres analyseurs en continu. Un appareil coûte plus de 100.000€. L'ISSeP ne dispose pas actuellement d'analyseurs UFP en suffisance pour en installer à l'aéroport de Charleroi. Après discussion avec l'ISSeP, il semble qu'un délai de 12 à 18 mois serait nécessaire entre l'octroi du permis et la mise en place des 2 analyseurs UFP (1 en permanence à la station de mesure permanente au Nord-Est et 1 en rotation sur les 3 autres points de mesure – 1 à la station permanente au Sud-Ouest et 2 points mobiles – lors des campagnes mobiles). Actuellement, les analyseurs UFP disponibles sur le marché mesurent la gamme 10 à 850 nm, mais la*

technologie pourrait évoluer. Il est donc proposé de se référer à la définition d'UFP proposée dans la nouvelle directive qualité de l'air ambiant de 2024.

- BC : mesure en continu. Le Black Carbon n'est pas directement lié à un risque toxicologique. Comme il s'agit de suies (particules résultant d'une combustion incomplète et contenant des HAPs), les aspects toxicologiques du BC sont couverts avec la mesure de la concentration en HAPs (dont le benzo(a)pyrène). Au contraire du benzo(a)pyrène, le BC peut être mesuré en continu, tout comme les UFP et les NOx. Ces polluants peuvent donc être associés à une rose des vents pour mettre en évidence une source de pollution. De plus, associer le BC aux UFP permet de montrer que les UFP sont liées à un processus de combustion.
- COV totaux : mesure en continu. Après discussion avec l'ISSeP, il s'avère que d'après les mesures historiques disponibles, le méthane représente une part importante du carbone organique total mesuré dans l'air ambiant et représente un « bruit » de fond trop important pour espérer observer des variations dans les autres composés organiques. Pour cette raison, les conditions particulières proposées ci-après excluent le méthane des COV totaux. Ce sont les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) qui sont proposés pour la mesure dans l'air ambiant.
- BTEX : mesure en continu. Le ratio benzène/toluène peut être utilisé pour discriminer les émissions des gaz d'échappement des émissions du ravitaillement. Le ratio benzène/toluène pour le ravitaillement est proche de 1 tandis qu'il est proche de 1,7 pour les gaz d'échappement. Après discussion avec l'ISSeP, il s'avère que la mesure des UFP interfère avec la mesure des BTEX. En effet, pour mesurer les UFP, on utilise du butanol qui interfère dans la mesure du benzène. Pour mesurer les BTEX et les UFP au même endroit, il est donc nécessaire de mettre ces analyseurs dans 2 containers différents.

Au moment du renouvellement de permis de l'aéroport de Liège, nous avons contacté l'exploitant pour lui poser la question du contenu en plomb des carburants utilisés dans l'aviation pour évaluer la pertinence de surveiller ce polluant dans l'air ambiant des aéroports. L'exploitant nous avait répondu que les émissions de plomb ne sont sans doute pas significatives parce que seul l'AVGAS (carburant utilisé pour les avions à pistons) est susceptible de contenir du plomb. Le kérosène (JET A-1, carburant utilisé dans les réacteurs et les turbopropulseurs) n'en contient pas. A l'aéroport de Charleroi, la proportion d'AVGAS distribuée (pour l'aviation générale) est beaucoup plus faible que celle de kérosène (54 m<sup>3</sup> d'AVGAS distribués en 2023 contre 182.782 m<sup>3</sup> de JET A-1). Quant à l'AVGAS UL91, il s'agit d'une essence sans plomb. Il ne semble donc pas pertinent d'imposer une surveillance de la concentration en plomb dans l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi.

Pour l'organisation des campagnes mobiles, il semble opportun de réaliser des mesures en hiver et en été. En effet, les concentrations mesurées en hiver sont généralement plus élevées qu'en été, en raison de la contribution du chauffage et des conditions de dispersion qui sont généralement plus défavorables en hiver. Pour les UFP, les mesures autour de l'aéroport de

*Bruxelles-National ont montré des concentrations plus élevées en été en raison de la plus grande fréquence des mouvements d'avions.*

*Etat des lieux des connaissances actuelles – Concentrations dans l'air ambiant – PM, UFP, COT*

*Pour les PM10 et PM2.5, les seuils de référence recommandés par l'OMS en 2021 sont les suivants :*

<i>Polluant</i>	<i>Unité</i>	<i>Seuil de référence de 2021</i>	<i>Durée retenue pour le calcul de la moyenne</i>
<i>PM10</i>	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	15	1 an
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	45	24 heures
<i>PM2.5</i>	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	5	1 an
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	15	24 heures

*Pour les UFP, on peut citer notamment les sources suivantes :*

- *Etude autour de l'aéroport de Los Angeles :*

*Elinor Fanning, Rong Chung Yu, Rong Lu, and John Froines (PI), University of California, Los Angeles (2007), Monitoring and Modeling of Ultrafine Particles and Black Carbon at the Los Angeles International Airport, Final Report ARB Contract #04-325, prepared for the California Air Resources Board and the California Environmental Protection Agency.*

*A la page 73/79 de cette étude, on retrouve les résultats de mesure suivants :*

<i>Endroit de mesure</i>	<i>UFP (10-100 nm) moyenne en particules/cm<sup>3</sup></i>
<i>Background site – site en dehors de l'influence de l'aéroport</i>	7.000
<i>Limite de propriété aéroport Los Angeles</i>	532.000
<i>Sites riverains (moyenne de 6 sites différents situés autour de l'aéroport de Los Angeles)</i>	38.000

- *Etude autour de l'aéroport de Schiphol à Amsterdam :*

*Bezemer et al. (2015), Nader Verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, RIVM report 2015-0110, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).*

*A la page 26/74 de cette étude, on retrouve les résultats de mesure suivants :*

<i>Endroit de mesure</i>	<i>UFP (en particules/cm<sup>3</sup>)</i>
<i>Air de montagne propre</i>	<i>&lt; 1.000</i>
<i>Bureau propre</i>	<i>2.000 – 4.000</i>
<i>Fond d'air extérieur urbain, NL</i>	<i>8.000 – 22.000</i>
<i>Fond d'air extérieur urbain, Europe</i>	<i>7.300 – 11.000</i>
<i>Air extérieur urbain influencé par le trafic, NL</i>	<i>30.000 – 40.000</i>
<i>Air extérieur urbain influencé par le trafic, Europe</i>	<i>31.500 ± 16.000</i>
<i>Air extérieur pollué (smog)</i>	<i>&gt; 50.000</i>
<i>Aéroport – porte d'embarquement</i>	<i>40.000</i>
<i>Aéroport – bout de piste (Los Angeles Airport)</i>	<i>150.000</i>
<i>Postes de travail industriels (fonderie)</i>	<i>200.000 - 2.700.000</i>

- Mesures des UFP dans l'air ambiant en région wallonne et comparaison avec d'autres sites :

<i>Endroit de mesure</i>	<i>UFP &lt; 1 µm (en particules/cm<sup>3</sup>)</i>
<i>Jambes (Namur) (du 17 mars au 29 août 2014)</i>	<i>18.116 (8.000 – 10.000 en base nocturne)</i>
<i>Aire de repos E411 (du 6 mars au 9 avril 2013)</i>	<i>19.772 (9.500 en cas de vents contraires vis-à-vis de l'autoroute)</i>
<i>Station forestière (Finlande) (moyenne annuelle)</i>	<i>1.700</i>
<i>Vielsalm (moyenne annuelle)</i>	<i>2.400</i>
<i>Maastricht (moyenne annuelle)</i>	<i>6.800</i>
<i>Herstal (moyenne annuelle)</i>	<i>12.000</i>

Station trafic (Londres) (moyenne annuelle)	23.000
---	--------

- Mesures des UFP dans le fond de l'air en région wallonne début 2024 :

Mesures UFP à Vielsalm entre le 1 <sup>er</sup> janvier et le 6 mars 2024					
	Nombre de valeurs	Moyenne (particules/cm <sup>3</sup> )	Médiane (particules/cm <sup>3</sup> )	Centile 95 (particules/cm <sup>3</sup> )	Maximum (particules/cm <sup>3</sup> )
UFP (10-100 nm)	1.364	1.716	1.302	4.196	16.247
Comptage total de particules (10-850 nm)	1.364	2.185	1.789	4.892	17.656

Sur base de ces différentes sources, l'AwAC préconise une valeur de référence à 5.000 particules/cm<sup>3</sup> en moyenne annuelle pour les UFP (< 1 µm) pour les sites considérés comme peu pollués.

Pour les COV totaux, on peut citer les données suivantes :

- Résultats de mesures des hydrocarbures totaux du réseau télémétrique en 2004 et 2005 :

D'après les résultats de mesure des hydrocarbures totaux du réseau télémétrique pour les années 2004 et 2005 (cette mesure n'est plus réalisée depuis 2006), la concentration moyenne journalière maximale était comprise entre 260 et 470 µg C/m<sup>3</sup> selon les stations et l'année de mesure. La concentration moyenne semi-horaire maximale était comprise entre 480 et 2060 µg C/m<sup>3</sup>.

- Résultats de mesures des COV totaux issues de chantiers de dépollution :

Des données de mesures des COV totaux (uniquement la part volatile du carbone et pas le carbone organique total) issues d'un chantier de dépollution (excavation d'une pollution très importante en composés volatils), les valeurs mesurées sur la demi-heure de mesure avaient une moyenne de 838 µg C/m<sup>3</sup> et un max à 4094 µg C/m<sup>3</sup>. Il s'agit d'un cas extrême, la plupart du temps, les valeurs sont plutôt comprises entre 0 et 150 µg C/m<sup>3</sup>.

- Niveaux de concentration de COT dans l'air ambiant mesurés en Amérique du Nord :

C.L. HEALD et al. "Total observed organic carbon (TOOC) in the atmosphere: a synthesis of North American observations". *Atmospheric Chemistry and Physics*, 8, 2007-2025, 2008.

Endroit de mesure	Echelle des mesures relevées ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Mexico City, ville la plus polluée d'Amérique du Nord	455,31
Pittsburgh, conditions urbaines typiques	29,91 – 45,12
Thompson Farm, Durham, New Hampshire	18,47
Panaches d'incendies, mesure avion	15,87
Chebogue Point, Nouvelle Ecosse, Canada	8,83
Açores, zone isolée, mesure avion	6,65
Trinidad Head, Californie côtière, à proximité de la frontière de l'Oregon	4,04

Actuellement, pour le COT, l'AwAC préconise un critère de qualité de l'air ambiant à  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne journalière et un critère d'intervention à  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne journalière. Ces valeurs pourraient être révisées en fonction de nouveaux résultats de mesure qui seraient rendus disponibles.

#### 4. Conditions particulières d'exploitation

[Intégrées au dispositif]

#### 5. Annexes

##### 5.1. Conditions visant l'exploitation

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 (M.B. 28.09.2007 - err. 30.11.2007).

Arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion moyennes et modifiant diverses dispositions environnementales (M.B. 19.10.2018).

Arrêté du Gouvernement wallon du 4 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2000 (M.B. 17.01.2001) et 17 juillet 2003 (M.B. 10.09.2003).

*Arrêté du Gouvernement wallon du 26 janvier 2012 modifiant le Titre III du Règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (M.B. 07.02.2012).*

*Arrêté du Gouvernement wallon du 24 novembre 2016 modifiant le règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement des véhicules à moteur dans les stations-service (M.B. 07.12.2016).*

*Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996 portant modification du Règlement général pour la protection du travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service (M.B. 27.06.1996).*

#### *5.2. Visas spécifiques de l'instance relatifs au projet*

- *Dossier de demande de permis dont l'étude d'incidences sur l'environnement rédigée par ARIES en 2024.*
- *M.P Keuken (TNO), M. Moerman (TNO), P. Zandveld (TNO), J.S. Henzing (TNO), G. Hoek (IRAS) (2015), Total and size-resolved particle number and black carbon concentrations in urban areas near Schiphol airport (the Netherlands), Elsevier, Atmospheric Environment 104 (2015), pp. 132-142.*
- *A. Bezemer et al. (2015), Nader Verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, RIVM report 2015-0110, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).*
- *N.A.H. Janssen (RIVM), J. Hoekstra (RIVM), D. Houthuijs (RIVM), J. Jacobs (RIVM), A. Nicolaie (RIVM), M. Strak (RIVM) (2022), Effets of long-term exposure to ultrafine particles from aviation around Schiphol Airport, RIVM report 2022-0068, National Institute for Public Health and the Environment.*
- *Elinor Fanning, Rong Chung Yu, Rong Lu, and John Froines (PI), University of California, Los Angeles (2007), Monitoring and Modeling of Ultrafine Particles and Black Carbon at the Los Angeles International Airport, Final Report ARB Contract #04-325, prepared for the California Air Resources Board and the California Environmental Protection Agency.*
- *C.L. Heald et al (2008), Total observed organic carbon (TOOC) in the atmosphere: a synthesis of North American observations, Atmospheric Chemistry and Physics, 8, 2007-2025, 2008.*
- *Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.*
- *Rapports annuels d'activité des réseaux de surveillance de la Qualité de l'Air en Wallonie.*

- *Rapports annuels 2021-2022-2023-2024 sur la mesure de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi (rapports n°0630/2022, n°0475/2023, n°00902/2024 et n°00903/2025).*
- *Rapport n°745/2020 sur l'évaluation de la qualité de l'air par prélèvements passifs autour de l'aéroport de Charleroi.*
- *Rapports annuels 2023-2024 sur la mesure de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Liège (rapports n°00916/2024 et n°00904/2025).*
- *Rapport intermédiaire sur la mesure de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Liège – campagnes mobiles – première année de mesure (2023-2024) – rapport n°0699/2025.*
- *Rapport du Projet Aéro-Sols (n°03520/2024) sur la surveillance des impacts potentiels sur les sols des retombées atmosphériques générées par les activités des deux principaux aéroports wallons.*
- *Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation).*
- *Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.*
- *Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.*
- *Règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021.*
- *Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial.*
- *Règlement d'exécution (UE) 2023/2122 de la Commission du 12 octobre 2023 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 en ce qui concerne la mise à jour de la surveillance et de la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.*
- *Commission européenne (2019). Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1 : rapport de la Commission européenne visant à chiffrer les coûts externes*

du transport et, en particulier, les coûts totaux dus au changement climatique en lien avec l'aviation dans l'Union européenne.

- Cox et al. (2019). *How to include non-CO2 climate change contributions of air travel at ETH Zurich.*
- Climate Change Committee, C. (2020). *The Sixth Carbon Budget - Aviation.*
- EASA, E. C. (2020), *Updated analysis of the non-CO2 effects of aviation on climate change to fulfil the requirement of the EU Emissions Trading System Directive (Art. 30.4).*
- Commission européenne (2021), *Impact Assessment Report, Accompanying the document, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure* [<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021SC0603>].
- Lee and al (2021), *The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018* [<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689?via%3Dihub>].
- Lee et al. (2010). *Transport impacts on atmosphere and climate : Aviation* [<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1352231009004956>].
- Ozer, P. (2021). *Les émissions de CO2 à Liège Airport explosent et annulent la totalité des efforts wallons de réduction de gaz à effet de serre.*
- UNEP Gap Report, 2020, <https://www.unep.org/fr/emissions-gap-report-2020>
- Soundron, M. F. (2022, juillet 6). *PAYS-BAS : UN DES PLUS GROS AÉROPORTS D'EUROPE LIMITE SES VOLS POUR MOINS POLLUER, UNE PREMIÈRE. Récupéré sur Novethic: <https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/pays-bas-pour-la-premiere-fois-un-aeroport-limite-ses-vols-pour-moins-polluer-150899.html>*
- ICAO (2019), *Environmental Report Aviation and Environment, Destination Green, The Next Chapter.*
- ICCT (2025), *Fuel burn of new commercial jet aircraft: 1960 to 2024 (Working paper ID 287).*

### 5.3. Motivation sous forme de considérants

Considérant l'objectif de neutralité carbone que s'est fixée la Wallonie à l'horizon 2050 et l'objectif intermédiaire de -55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (d'après la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029) ;

*Considérant la loi européenne sur le climat (règlement UE 2021/1119 du 30 juin 2021) instaurant un objectif de neutralité climatique pour 2050 ;*

*Considérant que le décret neutralité carbone du 16 novembre 2023 fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ; que ce décret s'applique aux émissions anthropiques, sur le territoire de la Région wallonne, à l'exception du transport aérien international ;*

*Considérant que les émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien intra-EAA (CH et UK) sont règlementées par l'EU ETS (Emission Trading Scheme) ;*

*Considérant que, pour les vols extra européens, l'UE implémente CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO<sub>2</sub> au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants ;*

*Considérant les larges incertitudes qui demeurent sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA ;*

*Considérant l'insuffisance d'ambition de CORSIA pour l'atteinte de l'objectif global de l'accord de Paris ;*

*Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont souscrit à l'objectif de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C ;*

*Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont aussi accepté de plafonner les émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais pour parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle ;*

*Considérant que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ; Considérant dès lors que, par précaution, l'AwAC a utilisé les chiffres du scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction progressive de carburants d'aviation durables) pour évaluer les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir ;*

*Considérant que les émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien, calculées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables), ont été estimées à 375 kt eq CO<sub>2</sub> en 2013, 427 kt eq CO<sub>2</sub> en 2019, 462 kt eq CO<sub>2</sub> en 2023 et 720 kt eq CO<sub>2</sub> en 2045 ;*

*Considérant que ces émissions sont doublées si on tient compte également des effets non-CO<sub>2</sub> ;*

*Considérant que les émissions wallonnes de gaz à effet de serre rapportées dans le cadre du protocole de Kyoto étaient de 35.287 kt eq CO<sub>2</sub> en 2019 (d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ; Considérant que ce chiffre ne comprend pas les émissions de l'aviation internationale puisque conformément aux Guidelines IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories), les émissions de l'aviation internationale sont rapportées dans les inventaires séparément, comme memo item et ne sont pas reprises dans le total national ;*

*Considérant que, si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990 (telle que mentionnée dans la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029), les émissions en 2030 devraient être de l'ordre de 24.608 kt eq CO<sub>2</sub> (chiffre calculé sur base des émissions wallonnes de GES en 1990, d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;*

*Considérant que, d'après ces estimations, l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien entre 2019 et 2045 à B.S.C.A., dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables) représente environ 3% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions) ; Considérant que ce chiffre passe à 6% si l'on tient compte également des effets non-CO<sub>2</sub> ;*

*Considérant que, même si les émissions de l'aviation internationale ne sont pas incluses dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie, celles-ci doivent être comptabilisées pour évaluer les effets indirects de l'aéroport sur le climat ;*

*Considérant les émissions significatives de CO<sub>2</sub> générées actuellement par les activités aéroportuaires de l'aéroport de B.S.C.A. ;*

*Considérant que les émissions actuelles sont déjà significativement plus élevées que les émissions historiques (+14% entre 2013 et 2019, +23% entre 2013 et 2023) ;*

*Considérant les projections de croissance de l'activité aéroportuaire dans les années à venir, jusqu'à l'échéance du futur permis en 2045 (le nombre de mouvements d'avions pour l'aviation commerciale passe de 49.800 en 2019 à 82.870 en 2045) ;*

*Considérant l'augmentation significative des émissions entre 2019 et 2045 d'après les projections dans le scénario de référence ;*

*Considérant que les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'augmentation de l'efficacité opérationnelle ne peuvent contrebalancer que très partiellement les impacts de l'augmentation du trafic aérien ;*

*Considérant que l'impact climatique ne doit pas s'évaluer à l'échelle d'une région mais à l'échelle de la planète ; que pour cette raison, se limiter aux objectifs de réduction wallons est trop restrictif. » ;*

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW MI - DRRT - Direction de l'Autorité opérationnelle des aéroports en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance Direction des Études Environnementales et Paysagères en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW ARNE - DEE - Direction des Eaux souterraines en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW TLPE - DEB - Direction des Bâtiments durables en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW TLPE - DATU - Direction juridique, des Recours et du Contentieux, Cellule Aménagement et Environnement en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW ARNE - DEE - DRIGM - Cellule Mines en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance Province du Hainaut - Hainaut Ingénierie Technique en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté ;

Vu le rapport de synthèse favorable du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué- Réf. Environnement : 10017048 et Réf. Urbanisme : F0412/52011/PU3/2024/21/FD - 2392283 - transmis en date du 27 mai 2025 au Gouvernement wallon et reçu en date du 28 mai 2025 ;

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

Considérant que la demande de permis unique a été déposée à l'administration communale le **18/11/2024**, transmise par celle-ci au fonctionnaire technique et au fonctionnaire délégué par envoi postal du **21/11/2024** et enregistrée dans les services respectifs de ces fonctionnaires en date du **22/11/2024** ;

Considérant que la demande a été jugée incomplète par le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué par courrier commun du **12/12/2024**, que les documents manquants ont été transmis à la commune dans les délais prescrits et réceptionnés par le fonctionnaire technique en date du **27/12/2024** ;

Considérant que la demande a été jugée complète et recevable en date du **14/01/2025** par courrier commun du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué et que notification en a été faite à l'exploitant par lettre recommandée à la poste à cette date ;

Considérant que, en application de l'article 92 § 5 du décret relatif au permis d'environnement, les délais ont été prolongés de 30 jours pour l'envoi du rapport de synthèse ;

Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par le demandeur et de l'instruction administrative que la demande vise à 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) ;

Considérant que l'établissement projeté se situe sur les parcelles cadastrales suivantes :

Identification sur le plan	Référence cadastrale	Statut dans le formulaire
P001	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0270 E (en partie)	Nouveau
P002	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0349 02	Nouveau
P003	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0381 03	Nouveau
P004	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0270 02 C (en partie)	Nouveau
P005	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0270 02 D	Nouveau
P006	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0334 G	Nouveau
P007	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0334 F	Nouveau
P008	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0247 R	Nouveau
P009	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0207 A 002	Nouveau
P010	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 H 002 (en partie)	Nouveau
P011	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 F	Nouveau
P012	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 H	Nouveau
P013	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 03 (en partie)	Nouveau
P014	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 D 002	Nouveau
P015	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0206 H 002 (en partie)	Nouveau
P016	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 E 002	Nouveau
P017	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 G 002	Nouveau
P018	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 F 002	Nouveau
P019	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0064 B 003 (en partie)	Nouveau
P020	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0056 W 002 (en partie)	Nouveau
P021	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0056 S 002 (en partie)	Nouveau
P022	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0056 V 002	Nouveau
P023	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0057 G	Nouveau
P024	FLEURUS 6 DIV/HEPPIGNIES/ section B parcelle n° 0057 N	Nouveau
P025	CHARLEROI 24 DIV/RANSART/ section A parcelle n° 0108 B	Nouveau
P026	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0020 K	Nouveau
P027	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0012 N 002	Nouveau
P028	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 G 002	Nouveau
P029	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0012 A 003	Nouveau
P030	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 R 002	Nouveau
P031	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 L 002	Nouveau
P032	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 K 002 (en partie)	Nouveau

Considérant que, à l'analyse de la demande, les installations et/ou activités visées par le projet sont classées comme suit par 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 :

**N° 28.52.02.B – Classe 2**

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est supérieure ou égale à 40 kW, en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel

**N° 40.10.01.01.01 – Classe 3**

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA

**N° 40.10.01.01.02 – Classe 2**

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1.500 kVA

**N° 40.10.01.02 – Classe 3**

Batterie stationnaire dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieure à 10.000

**N° 40.30.02.02 – Classe 2**

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 dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 300 kW

**N° 40.50.01.01 – Classe 2**

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 1 MW thermique et inférieure à 50 MW thermique

**N° 40.60.01 – Classe 3**

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 1 MW thermique

**N° 50.20.01.02 – Classe 2**

Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à 3

**N° 50.20.03 – Classe 2**

Car-wash (lave-auto tunnel, lave-auto portique et car-wash à zone de lavage unique ou multiple équipé de nettoyeur à haute pression)

**N° 50.50.01 – Classe 3**

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

**N° 50.50.03 – Classe 2**

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

**N° 55.30.01 – Classe 3**

Restaurants lorsque le nombre de places est supérieur à 100

**N° 63.12.05.02.01 – Classe 3**

Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 t et inférieure ou égale à 100 t

**N° 63.12.05.04.02 – Classe 2**

Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t

**N° 63.12.05.05.02 – Classe 2**

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 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2.000 litres

**N° 63.12.06.02 – Classe 2**

Dépôts d'explosifs, à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée à :

- 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.

**N° 63.12.08.01.01 – Classe 3**

Réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est supérieure ou égale à 150 l

**N° 63.12.08.03 – Classe 2**

Gaz en récipients mobiles autres que ceux explicitement visés par d'autres rubriques, lorsque le volume total des récipients est supérieur à 500 l

**N° 63.12.09.02.01 – Classe 3**

Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, 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 supérieure ou égale à 100 l et inférieure à 5.000 l

**N° 63.12.09.03.01 – Classe 3**

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 3, ainsi que 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 supérieure ou égale à 3.000 l et inférieure à 25.000 l

**N° 63.12.09.03.02 – Classe 2**

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 de catégorie 3, ainsi que 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 supérieure ou égale à 25.000 l et inférieure à 250.000 l

**N° 63.12.09.04.02 – Classe 2**

Dépôt de liquides difficilement combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 93 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 50.000 l et inférieure à 500.000 l

**N° 63.21.01.01.03 – Classe 1**

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

**N° 90.10.01 – Classe 2**

Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'Eau, dans les eaux de surface, les égouts publics ou les collecteurs d'eaux usées : Rejets supérieurs à 100 équivalent-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

**N° 90.16.02.A – Classe 2**

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

**N° 90.17.02.A – Classe 2**

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 égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat

**N° 90.21.11.01 – Classe 3**

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 d'une superficie inférieure à 2.500 m<sup>2</sup>

**N° 92.32.02 – Classe 2**

Gestion de salles de spectacles (salles de théâtre, de concerts, cabarets, centres culturels et similaires) lorsque la capacité d'accueil est égale ou supérieure à 150 personnes et inférieure à 2.000 personnes

**N° 92.34.01 – Classe 2**

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

**N° 92.72.01.01 – Classe 3**

Exploitation de luna-parks et activités similaires d'une superficie supérieure à 50 m<sup>2</sup> et inférieure ou égale à 100 m<sup>2</sup>

Considérant que l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.62 du livre Ier du Code de l'Environnement ;

### Volet urbanistique

Considérant que la demande porte sur le renouvellement des autorisations d'exploiter de l'aéroport de Bruxelles-Charleroi, sur la construction de l'extension de la « zone de sureté » via la création d'une zone « Poste Inspection Filtrage » (PIF), sur la régularisation du Terminal 2 (espaces Schengen et non-Schengen) et sur l'aménagement d'un nouvel accès vers le parking staff depuis le rond-point à l'entrée du site (accessible depuis la rue Charles Lindbergh) ;

Vu le permis délivré en date du 10/12/2015 pour la construction du terminal T2 et l'annulation de ce permis en date du 11/03/2020 par le Conseil d'Etat pour défaut d'Etude d'Incidences sur l'Environnement ; que la construction de T2 a été réalisée sur la base de ce permis et dans l'intervalle de temps qui s'est écoulé entre sa délivrance et l'annulation du permis par le Conseil d'Etat ;

Attendu que selon le plan de secteur de CHARLEROI, adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979, le bien se situe en zone blanche et en zone d'aménagement communal concerté à caractère économique ;

Considérant que l'article D.IV.25 du CoDT concernant les permis délivrés par le Gouvernement s'applique à la présente demande en ce qu'il précise : « lorsqu'il concerne les demandes de permis relatifs aux actes et travaux pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, à savoir :

1° les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud qui suivent : [...]

b) en ce qui concerne l'aéroport de Charleroi- Bruxelles Sud :

- l'allongement de la piste, en ce compris la construction des bretelles d'accès ;
- la tour de contrôle ;
- l'extension de l'aérogare ;
- la gare et les infrastructures ferroviaires. [...] »

Considérant que la demande est relative à des actes et travaux visés à l'article D.IV.25, 1°, b) du Code du Développement Territorial en ce qu'il s'agit d'actes et travaux relatifs à l'extension de l'aérogare ; que le Gouvernement wallon est par conséquent l'autorité compétente ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur CHARLEROI a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur ANDERLUES a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur BINCHE a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur COURCELLES a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur FLEURUS a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur FONTAINE-L'EVEQUE a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur LES BONS VILLERS a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur SOMBREFFE a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'ensemble de ces remarques/réclamations portent principalement sur :

- Les nuisances sonores, environnementales, impactant la santé ;
- Le non-respect des horaires autorisés, à savoir aucun vol entre 23h et 7h ;
- L'absence d'étude épidémiologique approfondie sur les effets sanitaires du bruit et de la pollution générés par l'aéroport, notamment en rapport aux particules ultrafines et aux PFAS ;
- Limiter le nombre de vols et interdire les virages à basse altitude ;
- Le délestage de kérosène au-dessus de zones habitées ;
- Les restrictions géographiques infondées de l'enquête publique ;
- Le libellé incorrect de la demande, celle-ci concernant non seulement le maintien en activité, mais surtout une augmentation de l'activité ;
- Lacunes et carences de l'étude d'incidences ;
- Les nuisances dues au trafic routier destiné exclusivement à l'aéroport, et aux stationnements sauvages et intempestifs de longue durée dans les rues à proximité ;
- 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 » ;
- Observations et propositions afin que le développement futur de l'aéroport soit compatible avec les impératifs de respect de l'environnement, de santé publique et de cohérence économique ;
- Empreinte carbone ignorée ; le voyage aérien doit redevenir un moyen de transport exceptionnel ;
- Demande de renforcement des mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en séance du 11/03/2025 par le Collège communal de Charleroi ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 28/02/2025 par le Collège communal d'Anderlues ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 28/02/2025 par le Collège communal de Binche ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 03/03/2025 par le Collège communal de Chapelle-lez-Herlaimont ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en séance du 07/03/2025 par le Collège communal de Courcelles ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 04/03/2025 par le Collège communal de Fleurus, ainsi que l'avis défavorable de la CCATM du 23/01/2025 ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 25/02/2025 par le Collège communal de Fontaine-l'Evêque ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en séance du 18/03/2025 par le Collège communal des Bons Villers ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 04/03/2025 par le Collège communal de Sombreffe ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en date du 21/01/2025 par ELIA (Réf. : 401724) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 28/01/2025 par le TEC (Réf. : MLE/LAM/250128S15) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en date du 28/01/2025 par la Direction des Infrastructures de Gestion et de la Politique des Déchets (Réf. : JYM/rt/DSD/DIGPD/2025/1030-Numéro : E2025 :529) ;

Considérant l'avis favorable reçu en date du 03/02/2025 de la Direction du Développement rural – Cellule GISER - du Département du Développement, de la ruralité, des cours d'eau et du Bien-être Animal (Réf. : GISER/2025/0199) ;

Considérant l'avis favorable reçu en date du 10/02/2025 de la Direction des Routes de Charleroi du SPW Mobilité et Infrastructures (Réf. : G/25/BAT/12-21/166/N90-N568/R3-A54/013 N° de sie : 9647) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en date du 20/02/2025 par l'ACNAW (Réf. : 2025/fd/25-2/0220) ;

Considérant l'avis favorable reçu en date du 24/02/2025 de SKEYES (Réf. : CSO/PA/U/BU/EBCI/IUR-2025-0063) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel reçu en date du 28/02/2025 de la Cellule Bruit de la Direction de la Prévention des Pollutions du Département de l'Environnement et de l'Eau (Réf. : 25BR054- PO 2247) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 05/03/2025 par le Pôle Environnement du CESE (Réf. : AVIS ENV.25.25.AV) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 03/03/2025 par FLUXYS (Réf. : TPW-OL-2025198868) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 13/03/2025 par la Direction de la Protection des Sols du SPW ARNE - DSD (Réf. : DPS/DC/S2025 :3096) ;

Considérant l'avis partiellement favorable reçu par le FT en date du 12/03/2025 de la Direction de l'Assainissement des Sols du SPW ARNE – DSD - DAS (Réf. : DSD/DAS//Sorties 2025/2867 – Dossier : 1579) ; que cet avis est notamment motivé comme suit : avis défavorable à la création de la voirie privée à destination du staff au motif que « (...) aucune étude n'a été réalisée au droit de la zone « voirie » et aucune dérogation à cette obligation n'a été délivrée (...) » par mes services» ; que cet avis partiellement défavorable de la DAS n'est pas de nature à empêcher l'Autorité de statuer en pleine connaissance de cause ou de faire obstacle à la délivrance du permis unique sollicité ; que ce nouvel accès vise à permettre l'accès au parking du personnel (P20 et 21) depuis le rond-point de la rue Charles Lindberg ; que l'étude ARIES réalisée en 2024 concerne un périmètre s'arrêtant à la limite de l'emprise de cette voirie ; qu'il faut tenir compte de ce que les travaux dont question ici portent uniquement sur une voirie privée permettant un nouvel accès au parking du personnel ; qu'il ne s'agira donc que d'un lieu de passage pour véhicules motorisés n'incitant pas au stationnement ou à d'autres activités du fait du relief des lieux ; que sur son emprise, la voirie aura une épaisseur de 31,5 cm et comportera une couche de fondation de 200 mm, une couche de base de 75 mm et d'une couche de roulement de 40 mm, permettant donc un confinement certain de l'éventuelle pollution du sol qui existerait sur les lieux ; que l'absence d'étude d'orientation ne fait donc pas obstacle à la délivrance du présent permis ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 14/03/2025 par la SOWAER ;

Considérant le rapport favorable conditionnel du 10/02/2025, reçu en date du 14/03/2025, de la Zone de secours Hainaut-Est (Réf. : 0158/2025/DR/AP) ; que ces conditions visent notamment les résistances au feu des matériaux constituant les parois, les mesures en vue d'éteindre et lutter contre l'incendie (sprinklage...), les aménagements à prévoir (éclairage de sécurité, alarmes, les évacuations...), les précautions à prendre concernant certains locaux et installations (installations électriques, de gaz, ascenseurs, chaufferie...), etc. ; qu'en page 6/11, une remarque est émise, à savoir :

*« Remarque : au niveau du +1.80 PIF, les bureaux font face à la partie lounge Schengen (autre compartiment). La distance n'est pas respectée et les baies doivent être adaptées. » ;*

qu'il convient de comprendre qu'au niveau +180 du bâtiment destiné au Poste Inspection Filtrage (PIF) et à l'extension de la zone de sûreté, la distance minimale réglementaire entre compartiments (à savoir les nouveaux bureaux qui feront face à la partie lounge Schengen existante) fixée à 8 mètres n'étant pas respectée, les parois et baies vitrées de cette partie de la nouvelle élévation Sud seront adaptées pour atteindre une résistance au feu d'au moins E60 minutes ; que pour le surplus, l'ensemble des autres conditions devront être imposées ;

Considérant l'avis favorable conditionnel reçu en date du 04/04/2025 de la DG Transport Aérien (Réf. : LA/I-FLD/IPR/25-0426), en accord avec SKEYES et l'Aéroport de Charleroi (EBCI) ;

Considérant l'avis favorable avec remarques émis par la CCATM de Charleroi, reçu en date du 03/04/2025 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel reçu en date du 10/04/2025 de la Cellule RAM du SPW ARNE – DEE – Direction des Risques industriels, géologiques et miniers (Réf. : SW 33310) ;

Considérant l'avis défavorable de l'AWAC réceptionné hors-délai en date du 10/04/2025 et donc théoriquement supposé être favorable par défaut ;

Considérant que les travaux projetés se situent en zone blanche et en zone d'aménagement communal concerté à caractère économique au plan de secteur ; qu'il convient d'examiner le projet au regard du prescrit de l'article D.II.32 du Code du Développement Territorial, prescrivant notamment ce qui suit :

Art. D.II.32. De la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique.

*« § 1er. La zone d'aménagement communal concerté à caractère économique est destinée à recevoir les activités visées aux articles D.II.29, D.II.30 et D.II.31, à l'exclusion des industries qui présentent des risques d'accident majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement et des petits commerces. Son affectation est déterminée en fonction de la localisation de la zone, de son voisinage, des coûts et des besoins pour la région concernée, des infrastructures de transport existantes, tout en veillant à développer des potentialités en termes de multimodalité ainsi que des synergies avec les zones attenantes. La mise en œuvre de tout ou partie de la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique est subordonnée à l'adoption par le conseil communal, soit d'initiative, soit dans le délai qui lui est imposé, d'un schéma d'orientation local approuvé par le Gouvernement.*

*§ 2. À défaut pour les autorités communales de satisfaire dans le délai fixé à l'obligation visée au paragraphe 1er, alinéa 2, ainsi qu'en cas de refus du schéma d'orientation local soumis à son approbation, le Gouvernement peut s'y substituer pour adopter ou réviser le schéma d'orientation local.*

*§ 3. Les dérogations visées aux articles D.IV.6 à D.IV.13 sont applicables à toute zone ou partie de zone d'aménagement communal concerté à caractère économique qu'elle soit ou non mise en œuvre. »*

Considérant que la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique est mise en œuvre dans la mesure où elle est couverte, dans sa totalité, par le schéma directeur dit « de l'Aéropole », approuvé par les conseils communaux de Fleurus et de Charleroi en date des 03/06/1987 et 17/11/1987 ; que l'arrêté ministériel du 05/09/1991 de reconnaissance prévoit explicitement qu'il y a lieu d'affecter la zone dit « Aéropole » à usage artisanal et de services ; qu'il y a dès lors lieu de considérer que la ZACCE est mise en œuvre au sens de l'article D.II.32 précité avec une destination relevant des activités de services et d'artisanat telles que visées par l'art. D.II.30 du CoDT ;

Considérant que l'existence de l'aéroport de Charleroi est antérieure à l'entrée en vigueur du plan de secteur de Charleroi, adopté par l'arrêté royal du 10 septembre 1979 et entré en vigueur le 6 mars 1980 ; qu'il s'agit d'une localisation historique antérieure au plan de secteur (qui inscrit l'infrastructure pour partie en zone blanche) et d'une activité aéroportuaire ayant fait l'objet de différentes autorisations ces 20 dernières années (permis d'urbanisme relatifs à l'aérogare, à l'allongement de la piste, à divers parkings etc., permis d'environnement, permis uniques, permis intégrés) ;

Considérant que cette infrastructure aéroportuaire n'est pas conforme aux activités de service et d'artisanat telles que visées par l'article D.II.30 du CoDT ;

Considérant que tant les dispositions de l'article D.IV.6 relatives aux travaux d'extension/transformation d'infrastructures antérieures au plan de secteur, que celles relatives aux travaux d'intérêt public visés à l'article D.IV.11, autorisent des actes et travaux non conformes au plan de secteur dans le respect des conditions visées par l'article D.IV.13 ; que l'article D.IV.11 mentionne expressément le « permis visé à l'article D.IV.25 » comme pouvant être autorisé en dérogation au plan de secteur ;

Considérant que la construction ici projetée d'un second terminal est présumée, par l'article D.IV.25, relever de travaux pour « lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général » ; que par ailleurs, les infrastructures historiques (piste, bâtiments, etc.) sont antérieures au plan de secteur ; qu'il n'est pas contesté que les activités aéroportuaires relèvent des activités d'intérêt public en ce qu'elles sont relatives à la mobilité d'une part significative de la population (aujourd'hui quelque 8 000 000 de personnes) ;

Considérant que les travaux projetés (T2) sont localisés, au sein du périmètre de l'aéroport, dans le prolongement de l'aérogare T1 ; que les superficies au sol concernées par les actes et travaux projetés n'auraient pu être affectées à une autre activité que celle-ci au vu de leur localisation au sein du site de l'aéroport existant et autorisé ; que les travaux projetés s'insèrent dans un contexte urbanistique industriel déjà fortement marqué par des éléments anthropiques ;

Considérant, en ce qui concerne l'article D.IV.13 précité, qu'en l'espèce, les trois conditions sont respectées et la dérogation peut être octroyée pour les motifs suivants :

- 1° la dérogation est justifiée au regard du lieu précis où le projet est envisagé ; qu'en effet, l'existence de l'aéroport de Charleroi est antérieure à l'entrée en vigueur du Plan de secteur de Charleroi, adopté par l'arrêté royal du 10 septembre 1979 et entré en vigueur le 6 mars 1980 ; qu'il s'agit d'une localisation historique et d'une activité ayant fait l'objet de différentes autorisations ces 20 dernières années (permis d'urbanisme, d'environnement, uniques, intégrés) ; qu'il bénéficie par ailleurs à l'échelle macroscopique, d'une situation privilégiée vu le nombre de destinations pouvant être desservies rapidement en Europe ; qu'une autre localisation est donc dénuée de toute pertinence ;
- 2° l'octroi de la dérogation ne compromet pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur dans le reste de son champ d'application ; qu'en effet, les travaux projetés sont localisés, au sein du périmètre de l'aéroport, dans le prolongement de ce dernier ; que les superficies au sol concernées par les actes et travaux projetés en dérogation au plan de secteur n'auraient pu être affectées à une autre activité que celle-ci au vu de leur localisation au sein du site de l'aéroport existant et autorisé ;
- 3° le projet contribue à une gestion du paysage ; qu'en effet, les travaux projetés s'insèrent dans un contexte industriel déjà fortement marqué par des éléments anthropiques ; que les terrains et le contexte proche et éloigné de l'aéroport ne sont, par ailleurs, pas marqués d'une surimpression « d'intérêt paysager » pas plus que d'un quelconque périmètre de protection paysagère (type ADESA) ; que, comme le relève l'auteur indépendant de l'étude d'incidences, le nouveau terminal T2, dont la régularisation est sollicitée dans le présent permis, est peu visible depuis des vues lointaines et proches excepté depuis le Sud du

domaine aéroportuaire, ce qui s'explique par sa faible hauteur ; que même depuis le Sud, son impact visuel est limité car présentant une emprise au sol limitée et son faible gabarit par rapport au bâtiment voisin ; que le bâtiment a été construit en respectant la typologie des bâtiments existants afin de s'intégrer au mieux au paysage bâti et non bâti ;

Considérant dès lors que la dérogation aux articles D.II.32 et D.II.30 peut être autorisée en ce qu'elle répond aux conditions des articles D.IV.11, 13 et D.IV.6 ;

Considérant que le projet est également soumis :

- au guide régional d'urbanisme ; le bien est soumis aux dispositions du règlement général d'urbanisme relatif aux enseignes et aux dispositifs de publicité (arrêtés gouvernementaux des 15/11/1990 et 06/09/1991) ;
- au guide régional d'urbanisme ; le bien est soumis aux dispositions du règlement général sur les bâtisses, relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (arrêté gouvernemental du 19/12/1984, modifié les 25/02/1999, 20/05/1999 et 25/01/2001) ;
- au guide régional d'urbanisme ; le bien est soumis aux dispositions du règlement d'urbanisme sur la qualité acoustique de constructions dans les zones B, C et D des plans de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (arrêtés gouvernementaux des 03/06/2004 et 08/09/2005) ; qu'il est repris au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en zone C' (16-06-2022) ;
- au guide communal d'urbanisme (anciennement règlement communal d'urbanisme), relatif aux antennes de radiodiffusion et de télévision, approuvé le 23/02/2001 ;

Considérant que l'article D.IV.12 du CoDT permet qu'un permis puisse être autorisé en dérogation aux normes du guide régional d'urbanisme ;

Considérant que la présente demande de permis unique vise, notamment, à répondre au motif avancé par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 247.286 du 11 mars 2020 lors de l'annulation du précédent permis d'urbanisme (octroyé en date du 10/12/2015) ; que la demande a ainsi fait l'objet d'une étude d'incidences élaborée par le bureau « Aries Consultants » ; que cette étude est jointe au dossier ; que sa complétude et sa qualité ont été constatées à juste titre par plusieurs instances et notamment le Pôle Environnement, spécifiquement compétent pour se prononcer sur le sujet, ainsi que par le Fonctionnaire technique dans son rapport de synthèse ;

Considérant, en ce qui concerne le volet urbanistique, que le demande porte plus précisément sur :

- l'extension de « la zone de sureté » via la construction d'un « Poste Inspection Filtrage » ; que celle-ci s'implante dans la continuité du Terminal 1 existant (façade Ouest) ; qu'elle propose une volumétrie à toiture plate dont la hauteur est similaire au bâtiment existant contre lequel elle s'accôle (T1) ; que cette extension abritera la zone de filtrage qui sera en contact direct avec le hall des passagers, des halls techniques et logistiques, une zone de livraison de marchandises et des locaux administratifs ; qu'en ce qui concerne les matériaux d'élévations, les façades extérieures principales sont réalisées en murs rideaux vitrés et les parties secondaires des façades ainsi que les zones opaques sont revêtues de bardage métallique laqué de ton anthracite sauf en ce qui concerne le volume à l'angle Sud-Ouest du nouveau

bâtiment, refermant une cage d'escalier et des gaines techniques, qui sera bardé de panneaux de couleur terracotta, identiques à ceux placés sur les sas d'entrée permettant d'accéder à l'actuel hall des passagers ; que l'extension projetée s'intégrera favorablement avec le bâtiment existant de par son respect des volumétries, gabarits et matériaux d'élévations existants ;

- la régularisation du Terminal 2 ; que celui-ci se compose de deux volumes à toiture plate implantés à l'Est du bâtiment existant T1 ; que le premier volume, destiné à l'accueil des passagers non Schengen, a une longueur d'environ 72 mètres sur une largeur de 19 mètres et est connecté au Terminal 1 par l'intermédiaire d'une passerelle ; que le second volume accueille l'espace Schengen et présente une longueur totale de 180 mètres sur une largeur de 25 mètres et fonctionne de manière indépendante ; que l'architecture de ces volumes est similaire à celle du bâtiment existant mais présente une hauteur inférieure à ce dernier ; que les matériaux d'élévations sont des panneaux en micro-ciment (pleins ou perforés sur les façades Nord) et des tôles métalliques (ondulées, lisses ou perforées) de ton gris anthracite ; que ces volumes ne sont pas ou très peu visibles depuis l'espace public ;
- l'aménagement d'une voie d'accès privée menant au parking du personnel depuis le rond-point situé rue Lindbergh ;

Considérant, au vu de ce qui précède, que les volumes projetés constituent le prolongement volumétrique et de la matérialité du bâti existant, à savoir T1 autorisé ; qu'ils permettent l'accueil de passagers supplémentaires dans le respect des normes de sécurité pour les passagers Schengen et non Schengen ; que les conditions fixées par l'article D.IV.53 al. 3 sont rencontrées ;

Considérant, en ce qui concerne la mobilité, que les accès au site ne sont pas modifiés ; que, pour rappel, l'aéroport est implanté à la croisée d'un réseau étoffé de voies de circulation (E42, A54, N5, R3, etc.) ; que ce réseau autoroutier et routier permet une desserte aisée de l'infrastructure ; que la desserte de l'aéroport est assurée par la rue Charles Lindbergh directement reliée à la rue d'Heppignies (N568a), qui relie le R3 et donc l'E42 ; que le site est également accessible en transport en commun ; qu'en effet, une ligne de bus TEC (ligne A) offre aux voyageurs une liaison directe entre la gare SNCB de Charleroi Central et l'aéroport avec une fréquence de 2 services / heure entre 4h30 et 23h ; que les TEC assurent également les liaisons vers Fleurus et Luttre (lignes B et C) ; que des navettes privées sont également organisées pour relier l'Aérogare à Bruxelles – Lille – Luxembourg – Metz – Bruges et Gand ; qu'en ce qui concerne l'offre en stationnement, celle-ci est jugée suffisante au vu des nombreux permis d'urbanisme délivrés pour la création de parking sur et autour du site ; que le nombre d'emplacements total de parkings gérés par l'aéroport est actuellement de 8.892 emplacements dont 7.900 emplacements pour les passagers ;

Considérant que concernant l'accessibilité piétonne et cycliste du site et la pertinence des conditions émises par le Collège communal de Charleroi à cet égard ; qu'il faut tenir compte de ce que la présente demande de permis concerne un périmètre limité à celui de l'aéroport et ne vise donc pas à solutionner l'ensemble des problèmes dénoncés concernant les manques d'infrastructures pour la mobilité douce ; qu'il ressort en effet de l'étude d'incidences que l'accessibilité pour les modes actifs est bonne entre le terminal et les points d'intérêt (parkings et arrêt de bus) ; que les infrastructures existantes 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) situées 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 » (EIE, p. 228) ; qu'en revanche, plus largement, l'accessibilité pour les modes actifs est qualifiée de « relativement moyenne » par l'auteur indépendant de l'étude d'incidences, étant donné « sa localisation au sein d'un tissu de zones d'activités économiques importantes ainsi que la présence d'axes routiers important 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 » (EIE, p. 228) ;

Qu'il y a donc lieu d'en déduire que le manque d'attractivité pour les modes actifs dans la mobilité générale de l'aéroport n'est pas lié à un manque d'infrastructure sur le périmètre aéroportuaire proprement dit, mais bien à une échelle plus large, entre les pôles urbains proches et l'aéroport, lequel manque ne peut être solutionné dans le cadre du présent permis ; qu'à ce constat s'ajoute la nature même des activités aéroportuaires et le fait que les modes actifs ne sont pas le moyen privilégié pour rejoindre ou quitter l'aéroport pour les voyageurs ; que pour les travailleurs, cette mobilité peut également être contrainte par les horaires de travail vu les horaires d'ouverture et de fermeture du personnel ; que le travailleur commençant sa journée pour l'ouverture de l'aéroport à 6h30 ou la terminant lors de la fermeture fixée à 23h (hors retours tardifs autorisés) devrait circuler de nuit (à tout le moins une partie de l'année lorsqu'il travaille tôt le matin), ce qui n'encourage pas à l'usage des modes actifs ;

Considérant que ces constats sont objectivés et confirmés par l'auteur de l'étude d'incidences ; que l'on peut constater que si 40 % des passagers sont originaires de la Région wallonne (ce qui ne veut pas dire qu'elle habite à une distance permettant d'envisager un recours aux modes actifs, au-delà de la question du transport des bagages), les 60 % restant, soit la majorité, sont originaires de Flandre, Bruxelles, France ou Pays-Bas (EIE, vol. I, p. 237) ; que l'auteur de l'étude constate que « 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 modes de déplacements ne permettent pas le transport de charges importantes telles que certaines valises » (EIE, vol. I, p. 248) ; que ce constat de faible utilisation du vélo se retrouve également pour les travailleurs, seulement 3 d'entre eux (soit 0,5 %) recourent aux vélos pour leurs déplacements avec l'aéroport (EIE, vol. I, p. 251) ; que les raisons de ce faible usage sont une distance principale trop importante et le manque d'infrastructures cyclables rendant la circulation à vélo dangereuse ; qu'il a été toutefois identifié précédemment que ce manque d'infrastructure ne concerne en réalité pas le domaine aéroportuaire en tant que tel mais bien les liaisons entre les pôles urbains et l'aéroport ; considérant encore qu'aucune modification des flux n'est attendue en situation projetée étant donné la faible distance en termes d'attractivité pour ces modes par rapport

au rayonnement suprarégional de l'aéroport et la difficulté de transport des charges importantes comme les valises (EIE, vol. I., p. 262) ;

Considérant dans ce contexte que l'Autorité n'estime pas pertinent d'imposer la réalisation de deux parkings d'une capacité respective de 100 places pour le personnel et les voyageurs de même que la réalisation d'aménagements cyclables supplémentaires au sein du site ; qu'il en va d'autant plus ainsi qu'aucun manque de parkings vélo n'a en réalité été dénoncé, tant par les membres du personnel (EIE, vol. I., p. 252) que par des riverains lors de l'enquête publique ; que le Mobipôle projeté disposera par ailleurs de 50 emplacements de parcage pour les vélos à destination du public ;

Considérant que la réduction du poids de la voiture individuelle dans les modes de déplacement doit en réalité se faire par le développement du recours aux transports en commun ; que ce constat est partagé par le Pôle Environnement qui incite les partenaires extérieurs, public et privé, à entamer avec BSCA des discussions visant à améliorer la desserte de l'aéroport en transports collectifs ; que l'on peut encore noter que le PCM de Charleroi Métropole ne mentionne pas d'objectifs liés au développement des modes actifs dans la mobilité de l'aéroport mais uniquement des transports en commun ;

Considérant ensuite que certains aménagements ne sont pas conformes aux dispositions du guide régional d'urbanisme en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif ;

Considérant, en effet, qu'en ce qui concerne le bâtiment T2, à régulariser :

- L'extension non Schengen :
  - Niveau 174 (plan n°07.1) : le WC adapté PMR ne présente pas un espace libre de tout obstacle, d'au moins 1,1 mètre de large, prévu d'un côté de l'axe de la cuvette et situé dans l'axe de la porte ;
- L'extension Schengen :
  - Niveau 174 (plan n°07.3) : les 3 WC adaptés PMR ne présentent pas un espace libre de tout obstacle, d'au moins 1,1 mètre de large, prévu d'un côté de l'axe de la cuvette et situé dans l'axe de la porte ;

Considérant qu'en ce qui concerne le nouveau bâtiment destiné au Poste d'inspection Filtrage et extension de la zone de sûreté :

- Niveau 174 (plan n°PIF-BAG-PUN-N174-AR-00-PLN-0101) :
  1. Le WC adapté ne présente ni les mesures minimales imposées (1,50 m/1,50 m, or la largeur envisagée s'élève à 1,35m), ni un espace libre de tout obstacle, d'au moins 1,1 mètre de large, prévu d'un côté de l'axe de la cuvette et situé dans l'axe de la porte ;
  2. La porte doit présenter un passage libre de 85 centimètres minimum ;
  3. La longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, du côté de la poignée, doit être de 50 cm minimum ;

4. La porte du couloir donnant notamment accès à ce WC ne permet pas que l'aire de rotation de 1,50 mètre soit possible vu le débattement de la porte de service qui la jouxte ;
- Niveau 177 (plan n°PIF-BAG-PUN-N177-AR-00-PLN-0102) :
    - a) Les vestiaires et sanitaires situés à l'Ouest du local « Infirmerie/allaitement » :
      1. La porte donnant accès aux vestiaires, depuis le couloir, doit permettre une aire de rotation de 1,50 mètre, à l'intérieur des vestiaires. Or, la présence de la structure semble compromettre cet espace ;
      2. La longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, donnant accès aux WC, depuis les vestiaires, du côté de la poignée, doit être de 50 cm minimum. Or, la présence d'un casier semble compromettre cette dimension ;
      3. Le passage libre de la porte donnant accès au WC adapté semble être inférieur aux 85 cm imposés ;
      4. Aucune douche adaptée n'est prévue ;
    - b) Les vestiaires et sanitaires situés à l'Est du local « élect. » :
      1. La porte donnant accès aux vestiaires, depuis le couloir, doit permettre une aire de rotation de 1,50 mètre, à l'intérieur des vestiaires. Or, le sas d'entrée présente une largeur de 1,325 mètre ;
      2. La porte donnant accès aux sanitaires, depuis les vestiaires, ne permet pas que l'aire de rotation de 1,50 mètre soit possible vu la présence de l'angle des cloisons contenant le WC adapté ;
      3. Le passage libre de la porte donnant accès au WC adapté semble être inférieur aux 85 cm imposés ;
      4. Aucune douche adaptée n'est prévue ;
  - Niveau 185 (plan n°PIF-BAG-PUN-N185-AR-00-PLN-0104) :
    - des sanitaires sont prévus, mais aucun WC adapté n'est proposé ;

Considérant que s'agissant de nouveaux bâtiments destinés à accueillir le public, le respect des normes d'accessibilité PMR est indispensable en ce qu'elles permettent de répondre à un besoin sociétal, à savoir l'accessibilité de tous sans discrimination, à des services de base, considérés comme étant d'utilité publique ; que le non-respect de ce règlement ne pourrait trouver à se justifier étant donné qu'il s'agit de nouveaux bâtiments ; que l'Autorité constate toutefois qu'il ne s'agit que de modifications mineures qui doivent figurer sur les plans d'exécution ; qu'elles peuvent donc être traduites en conditions et ainsi rendre le projet conforme au GRU ; que celles-ci sont reprises au dispositif du présent arrêté ;

Considérant qu'au-delà de ces adaptations mineures, le projet respecte la réglementation en matière d'accessibilité pour les PMR ; qu'au regard du constat effectué concernant la répartition

des modes de déplacement et de la spécificité d'un aéroport, le nombre d'emplacements PMR et leur localisation, de même que les cheminements permettant de relier ces parkings aux bâtiments, assurent une accessibilité suffisante et ne nécessitent en conséquence pas de mesures complémentaires ;

Considérant encore l'avis émis par la Ville de Charleroi dans son avis favorable conditionnel concernant le nouvel accès et la demande que son aménagement garantisse les « principes d'accessibilité universelle » et qu'une fluidité optimale soit assurée au niveau des parkings Car Rental et personnel en évitant de créer des points de conflit de ces aires de stationnement et d'éviter le croisement de tous les flux entrant et sortant ;

Considérant que l'aménagement de la nouvelle voirie privée desservant les parkings P20 et 21 permettra au personnel d'accéder directement à ces parkings depuis le rond-point sur la voirie Charles Lindbergh ; que la sortie se fera quant à elle via une autre voirie, comme cela se fait actuellement (situation inchangée) ; que tenant compte de ces aménagements et des différences de fréquentation de ces parkings, en termes d'horaires notamment, la fluidité des flux est assurée ; que la configuration de cette voirie telle que décrite dans le dossier de demande de permis unique permettra effectivement d'assurer une accessibilité optimale ;

Considérant encore que, moyennant le respect de l'avis favorable conditionnel de la Zone de secours, dont le respect est imposé à titre de condition du permis, l'accessibilité des services de secours est garanti, en ce compris au niveau des parkings Car Rental et Personnel ;

Considérant, en réponse aux nombreuses réclamations et remarques émises par les collègues communaux et les riverains lors des enquêtes publiques, que, d'une part, la réunion d'information préalable à l'introduction de la demande qui, pour rappel, a eu lieu le 12/12/2023, a permis notamment au public de s'informer et d'émettre ses observations et suggestions concernant le projet, comme prévu, notamment par l'article D.29-5, §1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup> du Code de l'Environnement ; que, d'autre part, les enquêtes publiques organisées dans les 9 communes déterminées par les Fonctionnaires technique et délégué, l'ont été durant les 30 jours définis à l'article D.29-13, § 1<sup>er</sup> de ce même code ; que, malgré le fait que certaines personnes n'aient pu assister à la réunion préalable, faute de places suffisantes pour accueillir tout le public à l'endroit prévu et qu'au vu de l'importance du dossier, les 30 jours sont apparus pour certains insuffisants pour prendre connaissance de ce dossier et émettre leurs observations/réclamations, il n'en demeure pas moins qu'au vu du nombre des réclamations introduites dans les délais prescrits, ces consultations du public ont porté leurs effets ;

Considérant en ce qui concerne les reproches émis à l'encontre de la qualité de l'étude des incidences sur l'environnement, que le Pôle environnement estime, dans le cadre de l'avis adopté en sa séance du 05/03/2025, que « l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision » et précise qu'il « salue sa qualité et son niveau de détail, ainsi que ses analyses prospectives à long terme, par exemple dans les domaines du bruit et émissions des GES (CO2 et non-CO2), selon différentes hypothèses (...) » ; que, de plus, il y a lieu de rappeler que celle-ci a été établie par le bureau « Aries Consultants », agréé par la Région wallonne ; qu'à toutes fins utiles, cet

auteur d'études d'incidences possède les agréments pour les 8 catégories de projets et précisément ceux exigés pour le dossier, objet de la demande de permis unique, relevant des catégories n°1 et 2, respectivement nommées « Aménagement du territoire, urbanisme, activités commerciales et de loisirs » et « Projet d'infrastructure, transport et communication » ; que les Fonctionnaires technique et délégué ont sollicité, comme évoqué plus avant, l'avis du Pôle Environnement du Conseil Economique, Social et Environnemental de la Wallonie (CESE Wallonie) ; que cette consultation constituait une obligation puisque le projet relève de la rubrique n°62.00.01 (cf. art. R.82 du Livre 1<sup>er</sup> du Code de l'Environnement) ; que cette instance a émis « (...) *un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Pôle expliquées ci-dessous sont prises en compte (...)* » ; qu'elle constate que « *le demandeur s'engage à suivre ou à discuter en interne de la plupart des recommandations de l'auteur de l'étude (...)* et appuie les recommandations liées à la gestion des eaux usées et de pluie, à la mobilité, à la qualité de l'air, à l'énergie et au climat, au bruit et à la biodiversité ;

Considérant qu'il convient d'insister sur le fait que cette étude d'incidences sur l'environnement, obligatoire, impose à ses auteurs de disposer de compétences spécifiques et faire l'objet d'agréments ; que, dans cette mesure, crédit doit être accordé à l'évaluation des incidences qui a été réalisée ; que bien qu'il s'avère nécessaire d'être critique par rapport à ce document, il n'appartient à personne, dans le cadre de l'examen d'un dossier de demande de permis, de remettre en cause tous les éléments de cette évaluation des incidences, dans quel cas elle s'avèrerait inutile ; que pour le surplus, il appartient aux opposants de s'organiser pour disposer d'une étude établie, sur base d'éléments sérieux, par des personnes disposant d'une expertise en la matière, qui rend compte des conditions qui ont été mises en œuvre pour permettre de donner du crédit aux conclusions qui peuvent en être tirées et sur base desquelles ils fondent leurs arguments et autres réclamations ;

Considérant, pour le surplus, que les réclamations des riverains et les arguments émis par les collègues communaux visent essentiellement l'exploitation de l'aéroport et les nuisances qu'elle induit (bruit, pollutions...) ; que ces prérogatives relèvent de la compétence du Fonctionnaire technique ; qu'à toutes fins utiles, il lui revient également de prendre en considération, notamment, la dernière condition émise par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) qui, dans son avis favorable conditionnel du 20/02/2025, préconise « *d'envisager l'installation de murs antibruit et/ou de merlons pour diminuer l'impact sonore dans le quartier « Delhaize » à RANSART* » ; que pour rappel, la mise en œuvre de ces dispositifs est, par ailleurs, réclamée par certains riverains, dans le cadre de l'enquête publique ;

Considérant, en définitive, que le projet, à condition de répondre à certaines conditions et charges, s'inscrit dans le respect des circonstances urbanistiques locales au sens de l'article D.IV.53, alinéa 3 du CoDT ;

Volet environnementPréambule – Contexte réglementaire

Considérant qu'avant d'analyser les différentes plaintes formulées au cours de l'enquête publique, il convient de (re) préciser les dispositions légales qui sous-tendent le permis d'environnement, sa portée et ses limites ; qu'en effet, il ne faut pas considérer le permis d'environnement comme un acte "fourre-tout" qui permet de tout réguler ; que c'est, en réalité, loin d'être le cas ;

Considérant qu'en ce qui concerne le fondement même de la politique environnementale wallonne, c'est le Code de l'environnement qui en définit les grandes lignes comme suit :

**"Partie Ire. - Principes du droit de l'Environnement et définitions générales*****TITRE I<sup>er</sup>. - Principes***

**Art. D.1<sup>er</sup>.** *L'environnement et, notamment, les espaces, paysages, ressources et milieux naturels, l'air, le sol, l'eau, la diversité et les équilibres biologiques font partie du patrimoine commun des habitants de la Région wallonne et sous-tendent son existence, son avenir et son développement.*

*La politique environnementale de la Région repose sur le principe d'action préventive, selon lequel il convient de prévenir un dommage plutôt que d'avoir à le réparer.*

**Art. D.2.** *La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires de l'environnement et garants de sa préservation et, si nécessaire, de sa restauration.*

*Toute personne veille à la sauvegarde et contribue à la protection de l'environnement.*

*Les exigences visées à l'alinéa 2 sont intégrées dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques de la Région.*

**Art. D.3.** *La politique environnementale de la Région s'inspire également des trois principes suivants :*

*1° le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitude scientifique ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût socialement et économiquement acceptable ;*

*2° le principe du pollueur-payeur, selon lequel les coûts induits par l'adoption de mesures de prévention, de réduction et de lutte contre la pollution sont assumés par le pollueur ;*

*3° le principe de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, à un coût socialement et économiquement acceptable." ;*

Considérant que, relativement au Permis d'environnement à proprement parler, c'est le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement qui en fixe la philosophie et l'essentiel des modalités de la procédure y applicable ; que les buts de cette législation sont les suivants :

*"Art. 2. 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 qu'il y a également lieu de rappeler que, si de nombreuses législations hors permis d'environnement interviennent à divers niveaux dans le cadre de l'exploitation des aéroports wallons en général, l'aéroport de Charleroi étant l'un d'entre eux, et des activités qui s'y tiennent, il n'en demeure pas moins que c'est, à la base, le permis d'environnement qui en permet l'exploitation ; qu'il ne faut donc pas prendre le problème par la mauvaise extrémité en estimant que le permis d'environnement est un "mal nécessaire" qu'il faut gérer parmi d'autres contraintes d'exploitation et plans de développement ; qu'il faut, en premier lieu, avoir obtenu un permis d'environnement pour entreprendre les activités et le développement que l'on planifie ;

Considérant, cependant, que lorsqu'une activité est existante, comme c'est le cas en l'espèce, il convient, comme prévu à l'article D.3., 1° et 3° du Code de l'environnement, de statuer sur la demande de permis, en terme(s) d'activité(s) demandée(s), s'il y a lieu de les encadrer, voire de les restreindre, de le faire "*à un coût socialement et économiquement acceptable*" ;

Considérant qu'il faut donc bien comprendre de ce qui précède que la décision relative à une demande de permis d'environnement, peut, si cela s'avère nécessaire dans le cadre du respect des objectifs des législations environnementales susmentionnées, et de manière suffisamment motivée, ne pas accorder l'entièreté de ce qui est demandé et/ou l'autoriser sous certaines conditions, même si cela contrecarre des plans de développement qui comprennent des volets sociaux et économiques (c'est, en fait, quasiment toujours le cas), pour autant que ces restrictions se fassent "*à un coût socialement et économiquement acceptable*" ;

Considérant, également, qu'il y a lieu de préciser que "*à un coût socialement et économiquement acceptable*" doit s'entendre, dans le cas d'un établissement existant, par rapport à son activité actuelle et pas par rapport à des projets et développement qui seraient jugés, dans le cadre de l'analyse préalable à la délivrance du permis, incompatibles avec la poursuite des objectifs fixés dans les textes légaux susmentionnés ;

Considérant qu'il faut également rappeler que la forme et le contenu d'une étude d'incidences sont déterminés sur base de 4 types d'information :

- le contenu minimum repris à l'annexe VII du Code du Droit de l'Environnement - Livre Ier organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne et plus particulièrement l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) en Région wallonne ;

- l'arrêté du 6 septembre 2018 fixant la forme et le contenu complémentaire de l'étude d'incidences au Livre Ier du Code de l'Environnement en ce qui concerne l'évaluation des incidences de projets sur l'environnement ;
- les demandes particulières des instances éventuellement consultées par les demandeurs dans le cadre de l'article R.57 du Code de l'Environnement : administration compétente, administrations de l'environnement et de l'aménagement du territoire, Pôle Environnement, CCATM ou Pôle Aménagement du Territoire ;
- les observations et remarques formulées par le public et les différentes autorités et administrations dans le cadre de la procédure de consultation préalable ;

Considérant que l'objectif de l'EIE consiste en effet à évaluer les impacts d'un établissement sur l'environnement et le cadre de vie des riverains ; que 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 ou sur l'économie ;

Considérant, par conséquent, que les remarques formulées par les riverains au cours de l'enquête publique relatives aux problèmes liés à l'économie ou à la gouvernance sortent du cadre de la réalisation d'une EIE ;

#### Evaluation des incidences

Considérant que, conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, le projet fait l'objet d'une étude d'incidences environnementales (EIE) de plein droit ; qu'il relève donc de la catégorie B en vertu de l'article D.29.1, §4, b, 1° du Livre I<sup>er</sup> du Code de l'Environnement ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'une consultation du public avant l'introduction de la demande de permis, conformément aux articles D.29-5 et D.29-6 du Livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement ;

Considérant que la réunion d'information préalable à l'EIE s'est déroulée conformément aux prescriptions du Livre I<sup>er</sup> du Code de l'Environnement le **12 décembre 2023** à l'hôtel Van der Valk Charleroi Airport, à Gosselies ;

Considérant qu'à l'occasion de cette réunion, le projet a été présenté ainsi qu'une description du contexte administratif, des objectifs de la réunion d'information préalable à l'EIE, de la procédure de permis unique, des rôles de l'étude d'incidences et des aspects y considérés ;

Considérant que le procès-verbal de cette réunion, a été établi par la Ville de Charleroi ;

Considérant que l'EIE a été réalisée par la société Aries Consultants agréée en tant qu'auteur d'EIE ;

Considérant que l'EIE répond aux remarques formulées au cours de la procédure de réunion d'information préalable (346 courriers ont été adressés au Collège communal de Charleroi) ;

Considérant que les questions posées lors de cette réunion trouvent une réponse détaillée dans chacun des chapitres de l'EIE et de manière synthétique en Partie 5 de cette étude ;

Considérant que le présent projet porte sur le maintien en activité de l'aéroport de Brussels South Charleroi Airport (BSCA) ; que le permis actuel arrive à échéance le 25 juillet 2025 ; que la demande

porte également sur la régularisation urbanistique et environnementale du terminal passagers T2 ; qu'en effet, le permis d'urbanisme délivré le 10 décembre 2015 par le Ministre wallon de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire a fait l'objet d'un recours au Conseil d'Etat, qui a décidé, en 2020 d'annuler ce permis d'urbanisme au motif de l'absence d'une étude d'incidences ; qu'entre temps, le terminal a été construit et est exploité depuis avril 2017 ; que, dès lors, une régularisation urbanistique et environnementale est nécessaire ;

Considérant que cette demande couvre non seulement l'ensemble des activités, installations, dépôts et rejets (gazeux et liquides) de l'établissement tel qu'exploité actuellement mais également l'évolution attendue de l'aéroport jusqu'en 2045 ;

Considérant, en effet, que la demande porte également sur l'augmentation du nombre de mouvements ainsi que l'augmentation d'accueil du nombre de passagers ;

Considérant que deux nouveaux projets sont également inclus dans la demande de permis ; qu'il s'agit du Poste d'Inspection Filtrage Nord et d'un nouvel accès au parking du personnel (parking Staff (P20 et P21)) depuis le rond-point de la rue Charles Lindbergh ;

Considérant qu'en ce qui concerne le choix des communes qui ont été désignées pour organiser des enquêtes publiques, il faut rappeler qu'il est laissé à l'appréciation de l'autorité en charge de l'instruction de la demande au moment où elle en apprécie le caractère complet et recevable ; que cette étape est organisée par le Code de l'environnement en son article D.29-4 qui dispose: "*Pour les projets de catégorie B et C, l'instance chargée d'apprécier le caractère complet de la demande détermine les communes, en ce compris la ou les communes auxquelles s'étend le projet, susceptibles d'être affectées par ledit projet et sur le territoire desquelles une enquête publique doit en conséquence être réalisée.*" ;

Considérant que, en l'absence de règles plus strictement définies pour la détermination des communes devant organiser une enquête publique, la pratique habituelle en matière de permis de classe 1 consiste à retenir les communes se trouvant dans un rayon de 3 kilomètres autour des limites du projet ;

Considérant que, dans le présent dossier, le critère qui a été retenu pour déterminer les communes consultées a été de se baser sur le fait que le territoire d'une commune soit touché, en tout ou en partie, par le PDLT dans sa version actuelle ; que, comme détaillé infra, le PDLT définit différentes zones caractérisées par un indicateur de bruit ( $L_{den}$ ) déterminé par simulation informatique ; qu'il s'agit donc d'un critère précis, qui tend à objectiver les nuisances générées par les avions en vol, atterrissant ou décollant de l'aéroport de Charleroi, et qui ne laisse pas d'interprétation dans sa mise en application ;

Considérant que cela ne signifie aucunement que des habitants de communes non-reprises dans le périmètre d'enquête publique défini ne peuvent s'exprimer dans le cadre de celle-ci ; qu'il en va de même pour les autorités de ces communes ; que cette situation est identique à celle qui prévaut lors de toute enquête publique organisée dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis d'environnement ou de permis unique ;

Considérant qu'en ce qui concerne la population de ces communes "hors enquête publique", au vu des moyens modernes actuellement utilisés dans le cadre des enquêtes publiques, tels que les sites Internet des communes, les courriels, etc., celle-ci a pu s'exprimer dans les communes organisant des enquêtes publiques ;

Considérant que, dans le cadre de l'enquête publique réalisée, la commune de Sambreville a remis un avis d'initiative qui est évidemment pris en compte dans le cadre de la présente analyse ;

### Bruit

Vu l'avis favorable conditionnel remis par la cellule bruit du SPW ARNE ;

Considérant que les nuisances sonores indirectes, générées par les avions en vol, constituent un volet important des plaintes formulées par les riverains, plaintes dont l'analyse révèle que l'atterrissage des avions après 23h constitue le problème majoritairement relevé par les plaignants ;

Considérant que l'aéroport de Charleroi est un aéroport de jour (entre 6h30 et 23h), accessible et opérationnel 7 jours sur 7 en conformité avec l'article 1er bis, §2, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne ;

Considérant qu'il est important de rappeler que le bruit généré par les aéronefs (une fois qu'ils ont quitté le sol ou encore lorsqu'ils sont au sol, à l'arrêt ou en déplacement) ainsi que par les véhicules qui contribuent au fonctionnement des aéronefs et de l'aéroport n'entrent pas dans le périmètre d'analyse et ne sont donc pas pris en compte dans l'avis remis par la Cellule bruit ;

Considérant, en effet, que le Gouvernement wallon a effectivement voulu, pour des raisons relatives à la difficulté de déterminer les responsabilités des émissions du bruit de la circulation des véhicules dans les Permis d'environnement, ne pas inclure ce type de bruit dans le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Considérant que plusieurs lois, décrets et arrêtés relatifs au bruit sont d'application dans ce projet mais que leur mise en œuvre ne relève pas des compétences liées au permis d'environnement ; Considérant, en conclusion, qu'en ce qui concerne les nuisances sonores, les différentes activités de l'établissement doivent répondre aux normes établies notamment par les textes suivants et leurs arrêtés d'exécution :

- les niveaux de bruit admissibles pour les bâtiments techniques : 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 ;
- les horaires de mouvements des aéronefs : décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne modifié par les décrets des 08/06/2001, 22/11/2007, 19/12/2007 et 14 juillet 2011 ;
- les niveaux de bruit admissibles des aéronefs : décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit ;

Considérant qu'à ces trois textes législatifs, il convient d'ajouter le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) ;

Considérant, en effet, que l'article 2 du décret du 8 juin 2001 susvisé indique comme suit :

Cette autorité a pour mission de :

1° formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. Elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit ;

2° alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires ;

3° dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités ;

4° réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit aux abords des aéroports ;

5° à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autre question lui soumise ;

6° donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen ;

7° jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires.

Considérant qu'à la lecture des missions décrites ci-dessus, il apparaît clairement que l'avis de la Cellule bruit soit limité à l'évaluation aux bâtiments techniques et à la salle de fêtes dont l'exploitation est couverte par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 précité ;

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

Considérant que l'article 1<sup>er</sup> bis de la loi du 18 juillet 1973 précité énonce en substance que le Gouvernement wallon délimite un plan de développement à long terme (PDLT) sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de développement des aéroports et aérodromes en Région wallonne ; que les zones du PDLT sont déterminées en fonction de la valeur de l'indicateur de bruit Lden ;

Considérant que 4 zones ont été créés :

- La première zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone A », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB (A).
- La deuxième zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone B », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  est égal ou supérieur à 65 dB (A) et inférieur à 70 dB (A).
- La troisième zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone C », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  est égal ou supérieur à 60 dB (A) et inférieur à 65 dB (A).
- La quatrième zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone D », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  est égal ou supérieur à 55 dB (A) et inférieur à 60 dB (A).

Considérant que le Gouvernement peut rectifier les limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons uniquement lorsqu'il constate que les outils informatiques de simulation de la propagation de bruit employés par l'Administration régionale ne remplissent plus leurs fonctions dès lors qu'ils ne répondent plus aux standards de performance requis pour l'exécution de cette tâche, et ce en raison d'une inadéquation manifeste de la modélisation de la propagation du bruit, de l'indisponibilité de mise à jour, du retrait ou d'une perte de la licence d'utilisation ; que les rectifications opérées n'aboutissent pas à une réduction des limites des zones définies par chacun des plans de développement à long terme avant rectification ;

Considérant que dans le plan de développement à long terme, le Gouvernement wallon peut arrêter un plan d'exposition au bruit correspondant au développement projeté à dix ans des aéroports et comprenant des zones d'exposition au bruit arrêtées de manière décroissante, en fonction de la valeur de l'indicateur de bruit  $L_{den}$  tel que défini au paragraphe relatif au PDLT ;

Considérant que quatre zones sont également définies :

- La première zone d'exposition au bruit, dénommée « zone A' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  à dix ans donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB (A).
- La deuxième zone d'exposition au bruit, dénommée « zone B' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  à dix ans est égal ou supérieur à 66 dB (A) et inférieur à 70 dB (A).
- La troisième zone d'exposition au bruit, dénommée « zone C' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  à dix ans est égal ou supérieur à 61 dB (A) et inférieur à 66 dB (A).
- La quatrième zone d'exposition au bruit, dénommée « zone D' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit  $L_{den}$  à dix ans est égal ou supérieur à 56 dB (A) et inférieur à 61 dB (A).

Considérant que les zones d'exposition au bruit font l'objet d'une révision triennale sans que les nouvelles zones ainsi délimitées puissent être réduites par rapport à celles définies avant la révision et ne puissent dépasser les limites fixées par le plan de développement à long terme ;

Considérant que le dossier de demande comporte une étude d'incidences sur l'environnement, datée du 30 août 2024, réalisée par ARIES Consultants, agréé en matière de bruit et comme auteur d'études d'incidences sur l'environnement ; que l'auteur estime que l'impact acoustique des

différentes installations de l'aéroport (cabines haute tension, extracteurs d'air, chaudières, ...) est négligeable étant donné leur localisation, leur directivité, leur traitement spécifique, les aménagements et zones tampon entourant l'aéroport et l'éloignement des premiers riverains (plus de 700 m) ; que la Cellule Bruit se rallie à ce raisonnement ;

Considérant que dans la demande, le renouvellement de la salle de fête est également demandé ;

Considérant qu'étant donné cette même distance, les conditions particulières usuellement prescrites en matière de musique amplifiée électroniquement devraient également être respectées ;

Considérant toutefois que le bruit généré par un aéroport ne constitue qu'une partie des nuisances sonores imputables à ce type d'établissement ; que l'essentiel de celles-ci proviennent du bruit produit par les avions en vol ; que ces nuisances indirectes sont la conséquence de l'implantation de l'aéroport à un endroit donné ; qu'à ce titre, elles doivent être prises en compte dans l'analyse de la demande de permis et de la compatibilité de l'établissement avec son voisinage ;

Considérant que le règlement (EU) 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, définit cette " approche équilibrée " comme suit (art. 2, 3°) :

*"approche équilibrée, la procédure élaborée par l'Organisation de l'aviation civile internationale en vertu de laquelle sont examinées de façon cohérente les diverses mesures disponibles, à savoir la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation dites "à moindre bruit" et les restrictions d'exploitation, en vue de traiter le problème du bruit de manière économiquement efficiente, aéroport par aéroport " ;*

Considérant la Directive 2002/49/CE est transposée dans la législation wallonne par l'arrêté du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Considérant que la notion de Grand aéroport est définie dans cet arrêté comme étant un aéroport civil qui enregistre plus de 50.000 mouvements par an, à l'exception des mouvements exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers ;

Considérant qu'en 2019, l'aéroport de Charleroi n'enregistrait pas plus de 50.000 mouvements par an ; que, cependant, depuis 2022, le seuil de 50.000 mouvements est dépassé, ce qui implique selon l'arrêté précité l'obligation de réaliser la cartographie du bruit ainsi qu'un plan d'action ;

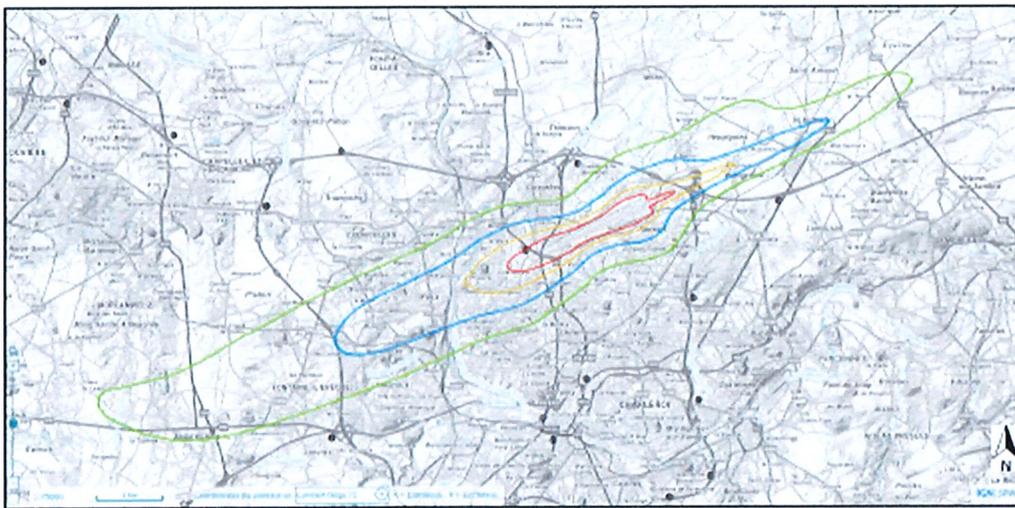
Considérant que depuis 2004, les nuisances sonores font déjà l'objet de mesures d'encadrement et des plans de bruit PDLT et PEB ;

Considérant que le PDLT a la particularité de ne pouvoir en principe être modifié (sauf en cas de rectification technique suite au changement de logiciel de simulation) afin de fixer un cadre et une limite permanents au développement de l'aéroport ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit (PEB) doit être le reflet des nuisances subies ; qu'il est révisé tous les trois ans afin de permettre de vérifier que l'activité de l'aéroport reste dans les balises

du PDLT et de fixer les mesures d'accompagnement des riverains ; que cela signifie qu'il peut aboutir à un élargissement du PEB qui ne peut en aucun cas dépasser les courbes du PDLT ; qu'en cas d'élargissement du PEB, le droit à de nouvelles mesures d'accompagnement pourrait être accordé aux riverains concernés ;

Considérant que le PDLT a été établi en 2004 et rectifié en 2022 ; qu'il découpe la superficie environnante de chaque aéroport en 4 zones : A, B, C et D ; qu'il permet une gestion à long terme de l'impact sonore, d'une part en introduisant des dispositions préventives dans la réglementation wallonne en matière d'aménagement du territoire et d'autre part en fixant la limite du développement des activités aéroportuaires dans un souci de protection du cadre de vie des riverains (voir carte) ;



**Figure 132 : Zones figurant au Plan de Développement à Long Terme (PDLT) de l'aéroport de Charleroi rectifié de 2022 (WalOnMap, 2024)**

Considérant qu'en 2004, le logiciel INM 6.0c avait été choisi lors de l'élaboration du PDLT et du PEB ;

Considérant qu'au cours de la 5<sup>ème</sup> révision du PEB, l'obsolescence de ce logiciel a été constatée ; que cette obsolescence porte sur la non considération de certains paramètres de propagation sonore ou sur l'absence de mise à jour de la flotte ; que suite à ces constatations, le Gouvernement wallon a décidé de procéder à une rectification des PDLT de chaque aéroport (Charleroi et Liège) avec la nouvelle application de simulation IMPACT ; que ces nouvelles zones rectifiées ont été adoptées définitivement en date du 28 avril 2022 et entrées en vigueur le 17 juin 2022 ;

Considérant que le PEB tient compte de la réalité actuelle des niveaux sonores et d'une projection de la flotte à 10 ans, autrement dit des perspectives d'évolution à 10 ans de l'aéroport ; qu'il est vérifié tous les trois ans, afin de s'assurer qu'il ne sort pas de la situation définie dans le PDLT, et adapté, le cas échéant, pour tenir compte de l'évolution du trafic ; qu'il découpe lui aussi la superficie environnante de chaque aéroport en 4 zones : A', B', C', D' (voir carte) ;



**Figure 133 : Zones figurant au plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Charleroi révisé de 2022 (WalOnMap, 2024)**

Considérant que concernant l'incidence du projet d'un point de vue acoustique, l'auteur de l'étude d'incidences se base sur les données de la situation existante de 2019 ; que cependant, ponctuellement des données plus récentes ont été intégrées, comme la campagne de mesures du bruit ambiant effectuée par SGS Belgium en 2017 ainsi que certaines données mesurées lors d'un événement particulier (attentats de Bruxelles en 2016) ;

Considérant qu'il existe trois types de vols menés à l'aéroport de Charleroi :

- Les vols commerciaux (vols réguliers avec passagers) : 60% ;
- Les vols non commerciaux ou vols locaux (instructions/écolages, entraînements, vols privés, photographies, ...) : 39% ;
- Les vols militaires et les vols spéciaux (missions humanitaires, transport de la famille royale, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires, ...) : 1% ;

Considérant qu'il s'agit des chiffres de l'année 2019 ;

Considérant que ces deux dernières catégories sont reprises dans l'aviation générale ; que les vols correspondant ne sont donc pas repris dans l'analyse en vertu du point 8.32. du décret du 23 juin 1994 ;

Considérant qu'il y a lieu de différencier les avions selon leur masse, à savoir ceux dont la masse est < 6T et ceux dont la masse est  $\geq 6T$  ;

Considérant que le nombre de mouvements totaux comptabilisés entre 2015 et 2019 est le suivant :

	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre global de mouvements	73.912	75.042	78.369	80.452	82.050
Nombre de passagers	6.957.596	7.304.800	7.702.099	8.033.071	8.226.572
Nombre d'avions basés	15,8	16,9	17,4	18,6	17,8

**Tableau 69 : Données d'exploitation de 2015 à 2019 (ACNAW/SPW)**

Considérant ce tableau montre que l'aéroport est en constante hausse depuis 2015 et, avec, pour l'année 2019, plus de 82.000 mouvements, 8 millions de passagers et de 15 à 18 avions basés ;

Considérant qu'on peut également constater que le nombre de vols locaux est important et représentent en moyenne 30% des mouvements totaux ; que ces vols sont effectués par de petits avions < à 6 t ;

Considérant que la Sowaer dispose d'un réseau permanent de 17 sonomètres fixes, disposés de part et d'autre de la piste ; que ces sonomètres mesurent en continu les niveaux de bruit en environnement (LA<sub>éq</sub>, 1s) ;

Considérant que ces mesures sont intégrées dans le logiciel DIAPASON (Dispositifs d'Information et d'Analyses des Procédures Aéronautiques et SONores) et mises en parallèle avec les données d'exploitation, les traces radar ou encore les données météorologiques ; que ces données sont traitées automatiquement pour en extraire les événements sonores liés à un passage d'avion et pour calculer les indicateurs acoustiques usuelles (L<sub>den</sub>, L<sub>max</sub>, durée, etc. en fonction des périodes de la journée) ;

Considérant que ce système permet donc de visualiser les trajectoires des avions, de les localiser par rapport aux zones de bruit et de dégager en continu, l'impact sonore et environnemental lié à l'exploitation aéroportuaire (décollages et atterrissages) ;

Considérant que la localisation des 17 sonomètres est reprise sur la carte ci-dessous :

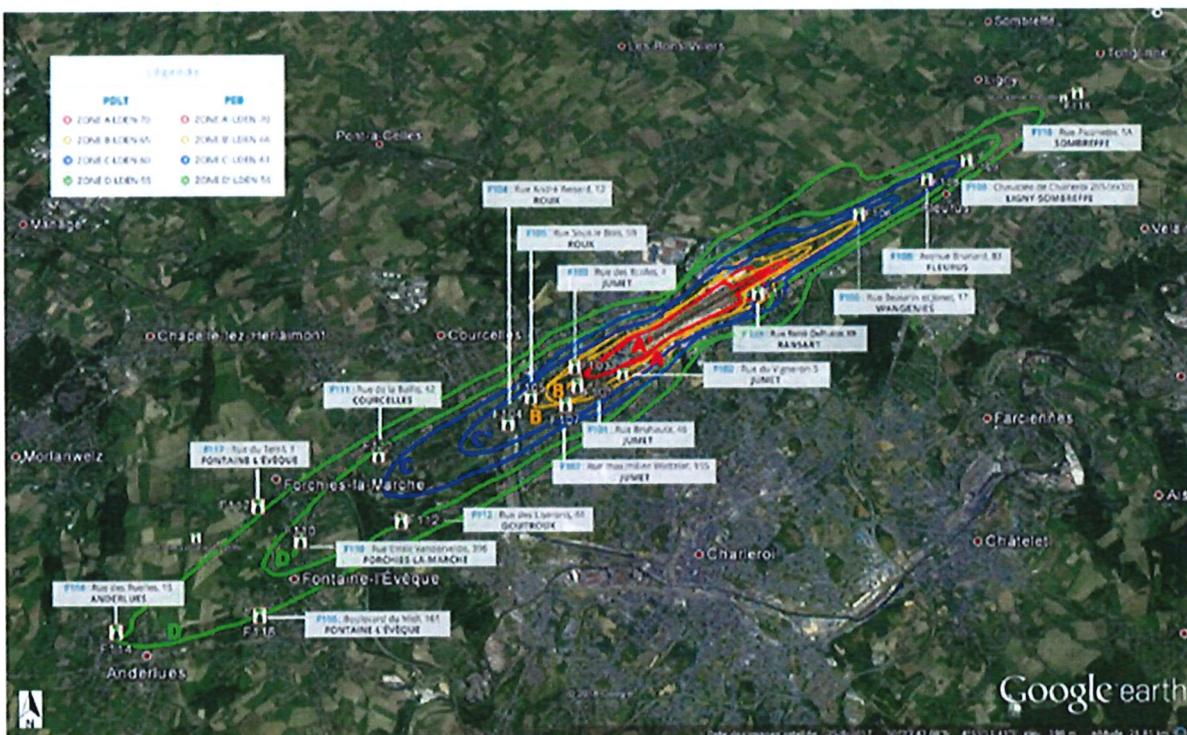


Figure 91 : Diapason - localisation des sonomètres permanents et des zones de bruit PDLT/PEB (2004)

Considérant que selon les données disponibles du réseau permanent de sonomètres, toutes les stations permanentes présentent des niveaux  $L_{den}$  moyens annuels inférieurs aux valeurs maximales des zones PEB ; que certaines valeurs sont également inférieures à leur limite (inférieure) de zone ;

Considérant qu'on constate huit dépassements du niveau  $L_{den}$  journalier par rapport aux limites de zone du PEB 2004 pour l'année 2019 ; que ces dépassements sont très occasionnels et peu significatifs ;

Considérant qu'il y a également des vols en sens inversés (décollage vers Ransart et atterrissage par Jumet) lorsque la direction du vent provient du secteur Nord-est ; que cette pratique concerne plus particulièrement les petits avions qui sont plus sensibles aux conditions de vent ; que les gros avions ont l'autorisation de décoller en sens normal même lorsque le vent provient du Nord-est pour autant que le vent ne dépasse pas une valeur de 7 nœuds pour l'aéroport de Charleroi ; que pour les vols commerciaux, le nombre de mouvements en sens inversé est estimé à 14,7% pour les avions supérieurs à 6 t ;

Considérant que le tableau ci-dessous expose l'évolution mensuelle des niveaux sonores :

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moy	Ecart-type
dBA														
F101	64,1	64,4	64,1	66,1	65,4	65,7	65,7	65,4	65,5	65,3	65,4	64,8	65,2	0,66
F102	61,4	61,4	61,3	61,2	62,0	62,0	62,3	62,2	62,3	62,2	61,9	62,0	61,8	0,40
F103	62,4	62,8	62,7	63,5	63,2	63,5	63,3	63,3	63,4	63,6	63,8	63,7	63,2	0,43
F104	59,4	59,4	59,4	60,8	60,2	60,5	60,4	60,2	60,5	60,3	60,6	59,9	60,1	0,49
F105	59,8	59,9	59,8	61,2	60,7	60,9	60,8	60,6	60,8	60,5	60,8	60,2	60,5	0,46
F106	59,9	59,5	60,1	58,7	59,4	59,7	59,3	60,0	60,1	60,6	59,6	60,5	59,8	0,53
F107	62,0	61,7	61,8	62,3	62,5	62,7	63,1	63,0	63,1	62,4	62,9	62,6	62,5	0,47
F108	57,8	57,4	58,2	56,3	57,5	57,5	57,2	57,9	58,0	58,5	57,5	58,6	57,7	0,63
F109	56,0	55,4	56,2	54,1	55,0	54,9	54,6	55,2	55,3	55,7	55,0	56,0	55,3	0,61
F110	52,3	52,4	53,3	53,6	53,5	53,2	53,0	53,0	53,2	53,1	53,1	53,0	53,1	0,39
F111	54,7	54,6	54,8	56,3	56,0	56,1	56,0	56,1	56,3	56,0	56,0	55,4	55,7	0,65
F112	53,9	53,8	54,1	54,4	55,2	55,0	54,8	55,0	55,0	54,8	55,0	54,7	54,6	0,48
F114	50,9	52,0	50,6	51,7	51,7	51,3	50,9	51,1	51,0	51,2	51,2	49,8	51,1	0,58
F116	52,6	52,4	52,8	53,3	53,5	53,0	53,0	53,3	53,3	53,2	53,1	52,8	53,0	0,32
F117	50,1	50,3	50,8	52,2	51,5	51,3	51,1	51,0	51,2	51,1	51,5	50,6	51,1	0,58
F118	52,1	51,9	53,0	50,8	52,2	51,8	51,9	52,6	52,7	53,1	51,9	52,9	52,3	0,65

**Tableau 77 : Diapason – Evolution mensuelle des niveaux  $L_{den}$  mesurés (2019)**

Considérant que ce tableau montre un impact sonore relativement stable au cours de l'année et suit sensiblement l'évolution mensuelle des mouvements ou le sens d'utilisation de la piste ;

Considérant qu'en ce qui concerne la modification des trajectoires, celles-ci ne ressortissent pas du fait de l'exploitant ; que les causes de ces trajectoires inhabituelles sont les conditions météorologiques, la nécessité du contrôle aérien pour assurer les séparations standards entre

aéronefs, vols d'entraînements, ... ; que BSCA n'est pas compétent pour définir ces trajectoires, qu'elles dépendent en effet du contrôleur aérien, à savoir Skeyes ; que le nombre de trajectoires inhabituelles sont identifiées par DIAPASON et sont transmises tous les 15 jours aux autorités compétentes ; qu'il faut cependant noter que le nombre de trajectoires inhabituelles s'élève à 702 pour l'année 2019, soit 1,4% des vols commerciaux ;

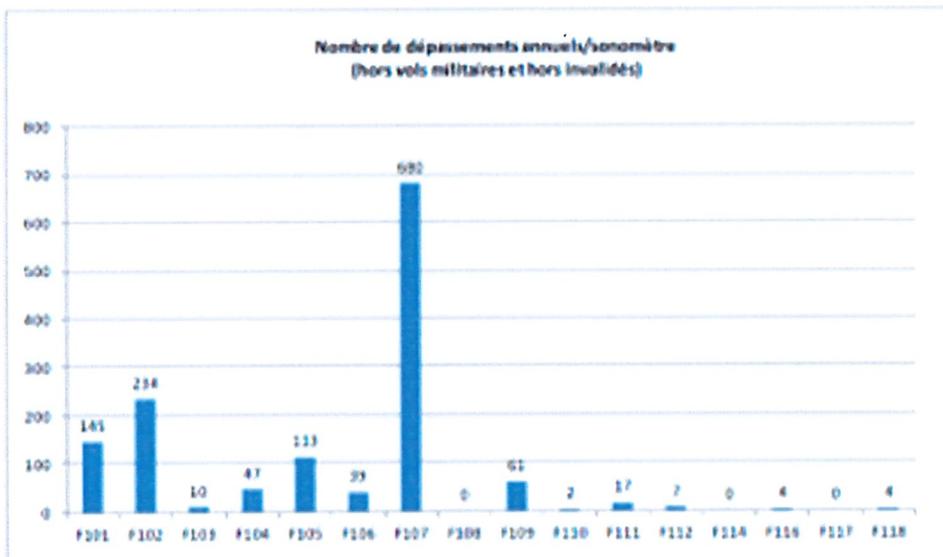
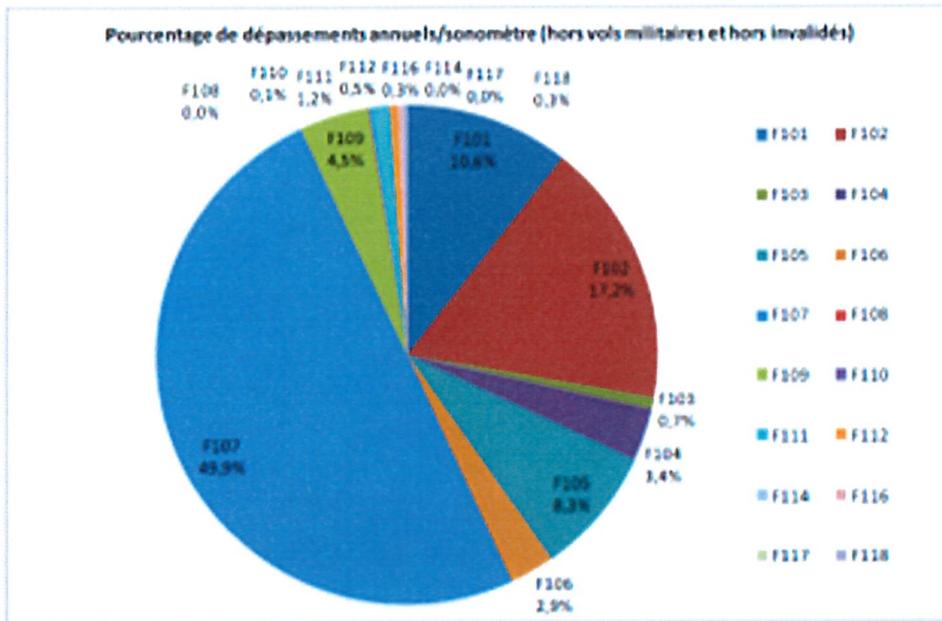
Considérant que la législation impose des niveaux L<sub>Amax</sub> à respecter dans les différentes zones du PDLT suivant la période considérée (7h-23h et 23h-7h) ;

Considérant que le tableau ci-dessous reprenant les dépassements du niveau L<sub>Amax</sub> en 2019 :

	Nombre de dépassements du L <sub>Amax</sub> entre 07h00 et 23h00	Nombre de dépassements du L <sub>Amax</sub> entre 23h00 et 07h00 *	Nombre de mouvements occasionnant au moins 1 dépassement	Cumul du nombre de mouvements totaux sur les 12 derniers mois **	5% du nombre de mouvements journaliers moyen (sur 1 an) **	Nombre de dépassements admis **	Nombre de jours où le nombre de dépassements admis est excédé **	Nombre de dépassements de plus de 3 dB
Janv	1	113	81	80 525	11,0	10	0	4
Févr	0	34	24	80 708	11,1	10	0	3
Mars	2	85	61	80 246	11,0	10	0	3
Avr	1	149	81	80 120	11,0	10	0	1
Mai	2	114	69	79 706	10,9	10	0	6
Juin	0	108	61	79 711	10,9	10	0	2
Juil	2	129	91	80 390	11,0	10	0	3
Août	8	104	85	80 810	11,1	10	0	4
Sept	2	110	85	81 289	11,1	10	0	5
Oct	3	98	60	81 564	11,2	10	0	4
Nov	0	154	89	79 514	10,9	10	0	7
Déc	22	122	91	82 071	11,2	10	0	10
2019	43	1 320	878					52

Considérant que l'Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en Région Wallonne (ACNAW) constate un nombre élevé de dépassement du niveau L<sub>Amax</sub> entre 23h00 et 07h00 étant donné que les décollages sont, en effet, permis à partir de 6h30 (c'est-à-dire en période de nuit) ; que c'est durant cet intervalle de 30 minutes que la majorité des dépassements sont relevés ; qu'entre 7h et 23h, le nombre de dépassement est faible étant donné que les niveaux maximum de bruit sont plus importants en journée ;

Considérant que la figure ci-après présente le nombre de dépassements annuels du niveau L<sub>Amax</sub>, enregistrés pour chacun des 16 sonomètres fixes existants en 2019 ; que l'ACNAW note un nombre élevé de dépassement pour les sonomètres F107 et F102 ; que ces 2 sonomètres sont situés en zone C' (limites de 88 dBA de jour et de 82 dBA de nuit) ; que ces 2 sonomètres sont proches de la zone B' dans laquelle les limites à ne pas dépasser sont de 93 dBA de jour et 87 dBA de nuit ;



**Figure 97 : Stations permanentes – Pourcentage et nombre de dépassements L<sub>max</sub> en 2019**

Considérant que suivant la réglementation actuelle, des sanctions sont prévues en cas de dépassement des valeurs maximales de bruit c'est-à-dire lorsque deux dépassements de plus de 2 dB du niveau L<sub>max</sub> sont enregistrés au niveau de minimum deux sonomètres ;

Considérant que depuis 2019, 109 mouvements ont engendré un dépassement de plus de 2 dB ; que 21 en ont engendré au moins deux ; que les 21 mouvements ont engendré 47 dépassements ; qu'après analyse (voir tableau) un seul mouvement a engendré une amende ;

	Nombre de dépassements du $L_{Amax}$ de plus de 2 dB	Nombre de mouvements ayant engendré au moins un dépassement du $L_{Amax}$ de plus de 2 dB	Nombre de mouvements ayant engendré au moins deux dépassements du $L_{Amax}$ de plus de 2 dB	Nombre de mouvements classés sans suite pour cause de précipitation ou de vent supérieur à 5 m/s	Nombre de mouvements ayant fait l'objet d'un avertissement	Nombre de mouvements sanctionnés
Juin	14	9	4	0	4	0
Juil	21	20	1	0	1	0
Août	12	11	1	0	1	0
Sept	20	19	1	0	1	0
Oct	17	11	5	2	3	0
Nov	25	18	6	5	1	0
Déc	26	21	3	2	0	1
2019	135	109	21	9	11	1

**Figure 101 : Dépassements du niveau  $L_{Amax}$  de plus de 2 dB et application de l'arrêté Sanction en 2019 (ACNAW)**

Considérant qu'en 2023 (voir rapport ACNAW 2023), 280 dépassements du niveau du niveau  $L_{Amax}$  ont été constatés causé par 256 mouvements ; qu'une majorité de ces dépassements ont lieu entre 23h et 07h ; que 37 mouvements ont provoqués un dépassement de plus de 2 dB du niveau  $L_{Amax}$  mais qu'aucun de ces dépassements n'a été constaté sur 2 sonomètres ; que par conséquent aucun avertissement n'a été envoyé et aucune amende n'a été infligée ;

Considérant qu'une proportion importante des dépassements du niveau  $L_{Amax}$  est observée entre 06h30 et 07h00 étant donné que pendant ce laps de temps de 30 minutes, on se trouve en période de nuit pendant laquelle les normes de bruit sont plus restrictives ;

Considérant que le Fonctionnaire technique indique dans son avis que cette façon de procéder montrerait son inutilité et ne permet de protéger les riverains contre les dépassements ; que le fonctionnaire technique préconise de prendre en compte les dépassements pour un seul sonomètre ;

Considérant qu'une décision de justice est intervenue il y a peu concernant le réseau de sonomètres fixes autour de l'aéroport de Liège (arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024) et concernant l'application de l'arrêté fixant les sanctions administratives en cas de non-respect des seuils de bruit fixés au droit des sonomètres fixes ;

Considérant que cet arrêt :

- Dit pour droit que le régime de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit est inefficace ;
- Condamne la Région wallonne à produire, dans les 6 mois de la signification de l'arrêt la preuve de la mise en place d'un système effectif de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit, ce qui implique de produire la preuve :
  - de la révision de la localisation des sonomètres de manière à ce qu'ils permettent de constater l'ensemble des dépassements susceptibles de se produire au sein de chaque zone de bruit ;

- de la suppression de l'exigence relative aux deux sonomètres ainsi que de la marge d'erreur de 2 dB.

Considérant que la Région wallonne va se conformer au dispositif de cet arrêt ;

Considérant que le Fonctionnaire technique indique dans son avis joint au rapport de synthèse que :

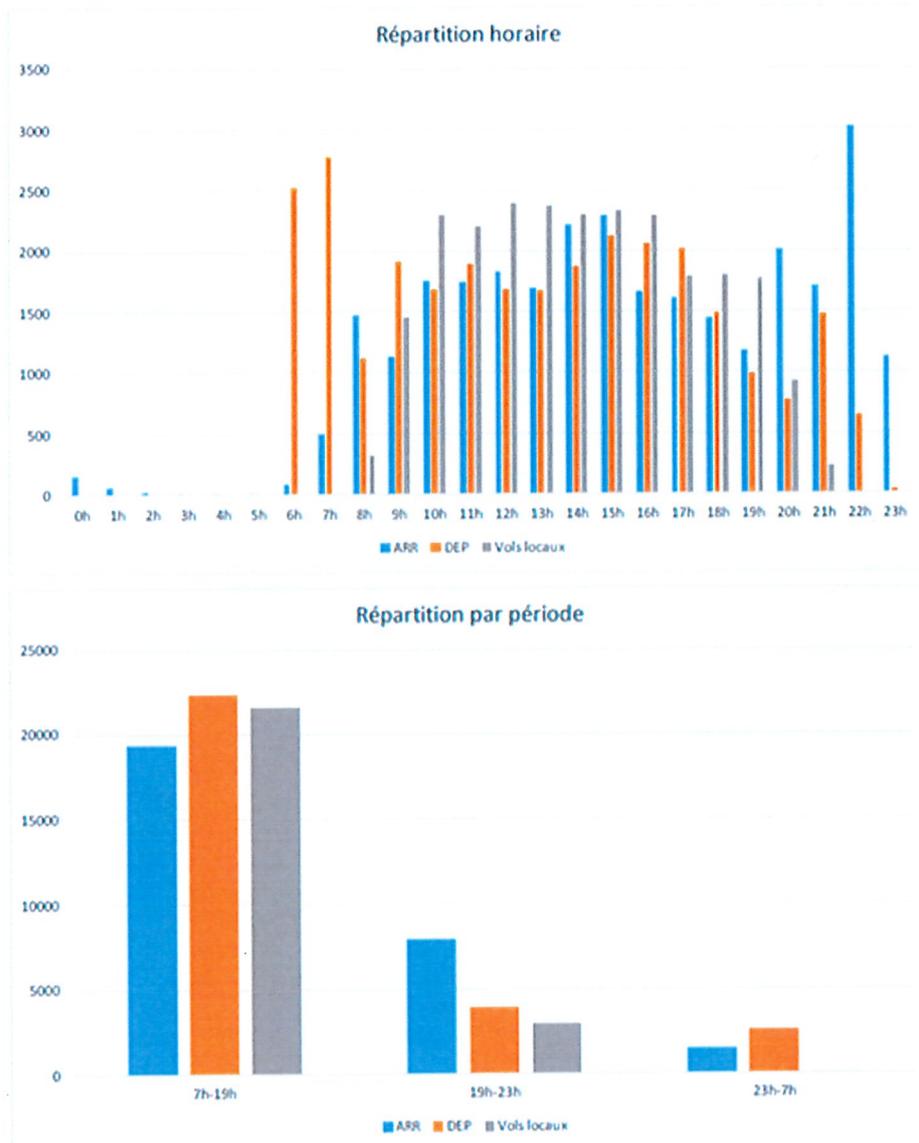
*« Considérant que les dépassements constatés sont principalement dus au décollage des Boeing 737-800 entre 06h30 et 07h00 ; que l'exploitant est bien conscient de cette situation et limite déjà le décollage de ce type d'avions, qu'il s'agit exclusivement d'avions basés à Charleroi ; qu'une condition visant à limiter le nombre de ces avions basés se justifie donc pour cette question ainsi que pour celle des arrivées tardives discutés ci-après ;*

*Considérant qu'en ce qui concerne le nombre d'avions basés, celui-ci fluctue de mois en mois (de 19,8 en janvier à 16 en décembre) et, selon les années, en fonction de l'accroissement de la demande et de la saison ;*

*Considérant qu'en fonction des périodes de jour (7h-19h), de soir (19h-23h) et de nuit (23h-7h), les vols sont répartis comme suit :*

- *Tous vols confondus : de respectivement 77%, 18% et 5% ;*
- *Sans les vols locaux : de respectivement 72,5%, 20,5 % et 7% ;*

*Considérant que les deux figures suivantes confirment l'exploitation majoritairement diurne, spécialement pour les vols locaux et la prépondérance des départs de 6h30 à 8h et des arrivées de 20h à 23h30 ;*



**Figure 80 : Nombre de mouvements par heure et par période : Arrivées, Départs et Vols locaux (2019) (skeyes)**

Considérant que de nombreuses plaintes proviennent de riverains situés en dehors de la zone du PDLT ;

Considérant que le principe d'égalité est une possibilité pour tout propriétaire au 13 juillet 2004 d'une habitation située en périphérie à une zone du plan d'exposition au bruit (PEB), de vérifier le niveau sonore aéroportuaire par une mesure individuelle au niveau de son habitation (mesure extérieure) ; que si la mesure démontre que l'habitation est soumise à des niveaux sonores plus élevés que prévus, le propriétaire pourra prétendre aux mesures équivalentes aux niveaux sonores enregistrés au droit de son habitation ;

Considérant que la SOWAER fait procéder tous les trois ans à de vaste campagnes de mesures dites « principe d'égalité » ;

Considérant que des mesures en dehors du PDLT et principalement dans les zones habitées nous semble indispensables ; qu'une condition est imposée à ce sujet ;

Considérant que les plaintes formulées au cours de l'enquête publique portent plus particulièrement sur les vols arrivant après 23h ; que le graphique et le tableau suivants montrent la répartition des vols arrivés tardivement :

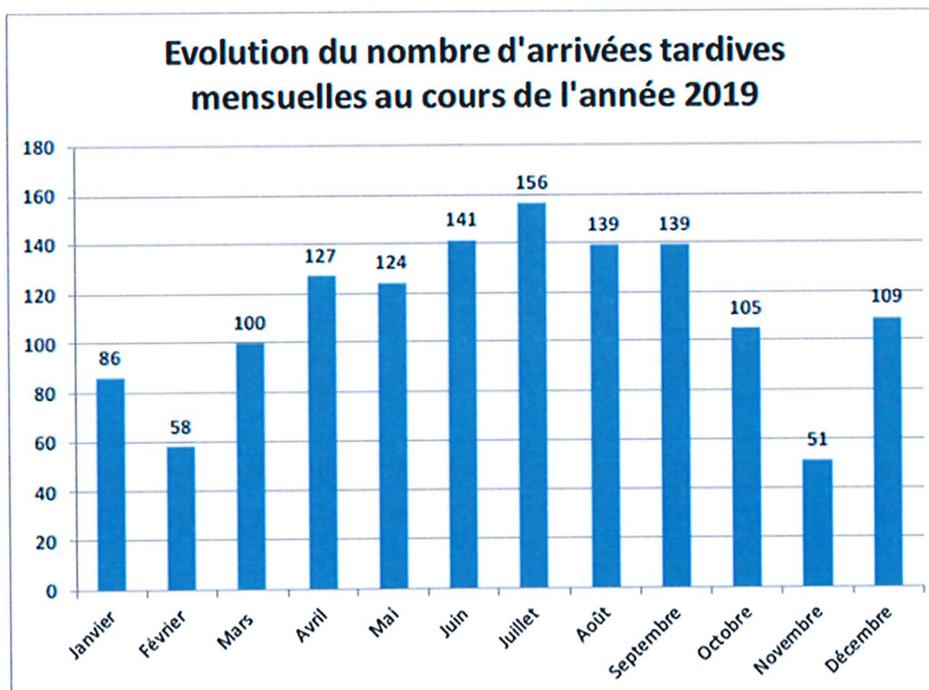
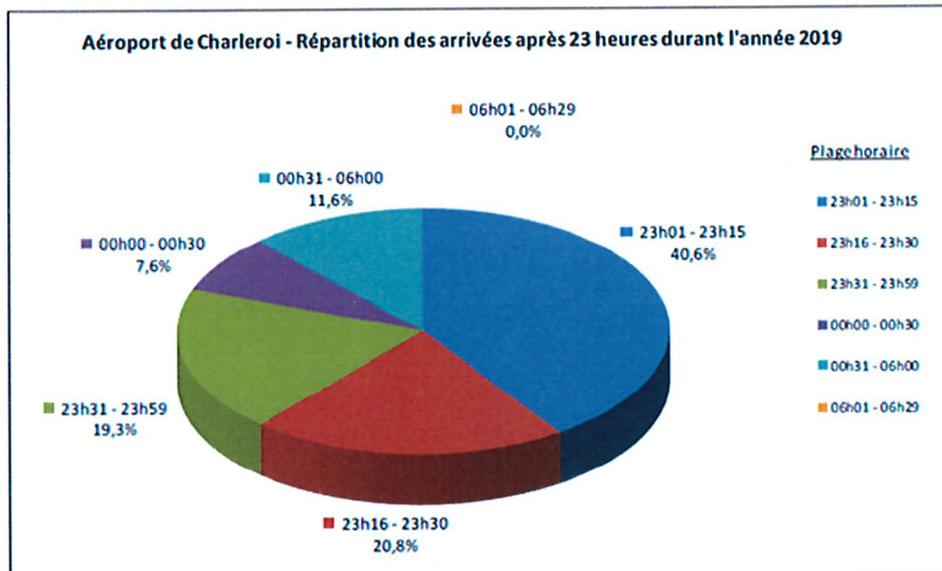


Figure 81 : Répartitions et nombre d'arrivées tardives mensuelles en 2019 (ACNAW/SPW)

Considérant que conformément au décret du 23 juin 1994 relatif à la création et l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6h30 et 23h00 ; que

toutefois, entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00, les mouvements d'avions ne sont autorisés que pour autant qu'ils ne dépassent pas un quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au § 4 ainsi libellée :

"Par quota de bruit par mouvement (QM) ou Quota count, on entend la quantité maximale de bruit exprimée en point, autorisée pour un mouvement donné.

Elle est calculée, pour les mouvements d'avions certifiés selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'OACI, comme suit à deux décimales près :

$$QM = 10^{((B-85)/10)}$$

Où la variable B représente :

- pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminuée de 9 EPNdB ;
- pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse de décollage maximale, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Pour les mouvements d'avions ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 8 618 kg ou de tout autre avion certifié selon les normes d'un des chapitres de la partie 2 de l'annexe 16 de l'OACI, à l'exclusion des chapitres 2, 3 ou 5, la quantité de bruit par mouvement est fixée forfaitairement à 1 point. – DRW du 1<sup>er</sup> avril 2004, art. 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> tiret)";

Considérant, en outre, que les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages après 23 h d'avions basés, résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que ces atterrissages ne dépassent pas, par exploitant d'aéronef, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 point (quota count) par jour par avion basé (225 points par an) calculé conformément au §5 du décret du ainsi libellée :

"Les points (P) comptabilisés pour chaque retard d'avion basé et certifié selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'O.A.C.I., représentent la quantité moyenne de bruit à l'atterrissage.

Ils se calculent selon la formule suivante :

$$P = R \times 10^{((B - 85)/10)}$$

où

R exprime la nuisance découlant du retard de l'avion basé et s'élève à :

- 0,3 pour un atterrissage compris entre 0 et 15 minutes après 23 heures et pour un atterrissage compris entre 421 et 450 minutes après 23 heures (soit pour un atterrissage entre 23h et 23h15 ou entre 6h et 6h30) ;

- 0,8 pour un atterrissage compris entre 16 et 30 minutes après 23 heures ;
- 1,3 pour un atterrissage compris entre 31 et 90 minutes après 23 heures ;
- 1,8 pour un atterrissage compris entre 91 et 420 minutes après 23 heures ;

*B représente le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminuée de 9 EPNdB. – DRW du 2 février 2006, art. 2)'' ;*

*Considérant que ce calcul du quota count débouche d'un arrêté du Gouvernement wallon du 22 novembre 2007 modifiant le décret du 23 juin 1994 qui fixait le quota count à 900 points ;*

*Considérant que conformément à la circulaire interprétative du 14 mai 2014 abrogeant et remplaçant la circulaire du 4 juin 2010 concernant la définition d' « avion basé » reprise à l'article 1<sup>er</sup> bis du décret du 23 juin 1994 précité, il faut entendre par 'avion basé', l'avion qui, de manière habituelle, est programmé pour atterrir à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud avant l'heure de fermeture de celui-ci et en repartir le lendemain ; que le nombre d'avions basés depuis 2011 reste stable et est compris entre 15 et 19 avions ;*

*Considérant que ce chiffre de 225 points à ne pas dépasser ne s'applique pas à chaque avion mais bien à l'ensemble des avions d'une compagnie ; que par exemple, si Ryanair dispose de 15 avions basés, le quota count à ne pas dépasser pour Ryanair est de  $15 \times 225 = 3375$  points ;*

*Considérant que selon le rapport de l'ACNAW, la valeur quota count octroyé à chaque compagnie par avion basé est respectée pour 2019 par Tui fly avec 51% de son quota et par Ryanair avec 45% de son quota ;*

*Considérant que le tableau suivant montre le respect du quota count de ces deux compagnies entre 2017 et 2023 :*

	<b>Ryanair</b>	<b>TUI fly</b>
2017	30,0%	56,0%
2018	48,0%	66,0%
2019	45,0%	51,0%
2020	9,0%	13,0%
2021	15,3%	11,4%
2022	91,9%	36,5%
2023	70,1%	21,3%

*Considérant qu'en ce qui concerne les avions basés, il n'y a aucune limite prévue quant au nombre d'opérateurs ou au nombre d'avions basés ; qu'il n'y a pas de limite pour l'ensemble des avions mais bien une limite pour chaque avion basé ; que le bruit de quota annuel est augmenté de 225 points par avion basé supplémentaire ;*

*Considérant qu'en 2019, le nombre d'arrivée tardive était de 1337 et ; que ce nombre est passé à 2132 en 2022 ; que ce nombre correspond à +/- 8% du nombre d'atterrissages annuel total de vols commerciaux ; qu'un maximum de 17 arrivées tardives a été enregistré en une nuit, soit environ 90% des avions basés ;*

*Considérant qu'en 2019, sur un total de 1337 arrivées tardives, 72,8% concernaient des vols programmés dans le dernier quart d'heure avant 23h ; que 57,1% concernaient des vols programmés dans les 10 dernières minutes et 36,8% concernaient des vols programmés dans les 5 dernières minutes ;*

*Considérant qu'en juillet 2019, le nombre de vols programmé entre 22h45 et 23h00 a varié entre 6 et 9 par jour ; que cette situation conduit inévitablement à augmenter le nombre d'arrivées tardives ;*

*Considérant que le planning des vols d'arrivées programmées dans le dernier quart d'heure avant 23h entraîne de facto des arrivées tardives ;*

*Considérant que dans le rapport de l'ACNAW de 2023, on peut lire que le nombre d'arrivée tardive pour 2023 est de 1596 ; que le code IATA 93 a été utilisé à 1493 reprises comme justificatif (93 (RA) : Rotation des avions, arrivée tardive d'un avion d'un autre vol ou d'un secteur précédent)*

*Considérant que cette pratique s'éloigne de ce qui est prévu dans les autres aéroports et même à l'international ; que cette manière de compter n'est pas de nature à assurer une protection environnementale satisfaisante pour les riverains de l'aéroport ; que la fixation d'un quota global serait plus à même d'assurer ce rôle ;*

*Considérant que pour limiter les nuisances pour les riverains, une piste résiderait dans l'adaptation de la répartition du quota count, qui est actuellement de 225 points par avion basé, donc pour un maximum de 20 avions basés, 4500 points ;*

*Considérant que la meilleure façon d'y parvenir serait de fixer un quota count annuel à ne pas dépasser pour l'ensemble des avions basés et de supprimer les 225 points accordés par avion basé ;*

*Considérant que jusqu'ici, les compagnies ne consomment pas l'entièreté de leurs points quota count octroyés ;*

*Considérant que selon le rapport de l'ACNAW, en 2018, pour un nombre d'avions basés de 18.6, 2212 points ont été consommés, soit 52.8% des 4188 points octroyés ;*

*Considérant qu'en 2019, année de référence prise par l'auteur de l'EIE, Ryanair, compagnie disposant du plus grand nombre d'avions basés, a « dépensé » 45% des points octroyés (14 avions basés) ;*

*Considérant que l'année 2022 ne peut être prise en compte étant donné que des retours tardifs auraient notamment été engendrés par des éléments extérieurs exceptionnels non imputables à l'exploitant (guerre en Ukraine, défaillance du contrôle aérien français et allemand, défaillance d'un logiciel de gestion chez Eurocontrol à hauteur de Reims, ...) ;*

*Considérant qu'en 2023, malgré un nombre d'avions basés quasiment identique à l'année 2018 (18,6), Ryanair a dépensé 70,1% de ses points, soit 17,3 % en plus qu'en 2018 ;*

*Considérant qu'en 2024, le nombre d'avions basés étaient de 16,7 ; que le quota count attribué était donc de 3763 points et que Ryanair (TUI n'a plus d'avions basés) a utilisé 2.322 points, soit 61 % de ses points ;*

*Considérant afin d'améliorer la situation pour les riverains, qu'il y aurait lieu de revenir à la situation de 2018 et limiter le quota count pour l'ensemble des avions basés ; que, selon l'avis de l'ACNAW, un bon compromis serait d'arriver à un quota count global de 2000 points pour l'ensemble des avions basés ;*

*Considérant toutefois que, pour l'aéroport de Charleroi, le mécanisme des quotas count est établi par le décret du 23 juin 1994 ; qu'il n'est légalement pas possible de modifier des dispositions décrétales par le biais d'un permis d'environnement ;*

*Considérant que cette impossibilité impose d'identifier d'autres dispositions permettant de limiter le nombre d'arrivées tardives qui impactent la qualité de vie des riverains ; qu'au vu de ce qui précède, force est de constater que ces arrivées tardives sont très largement imputables à la programmation de vols au-delà de 22h45, soit dans le dernier quart d'heure avant la fermeture de l'aéroport et qu'elles sont très majoritairement le fait d'avions basés ;*

*Considérant que, si des circonstances imprévues justifieront toujours des arrivées tardives exceptionnelles, la sécurité des passagers primant évidemment sur d'éventuelles nuisances sonores subies par les riverains, il convient néanmoins de réduire celles-ci de manière significative ; que la suppression progressive des vols au-delà de 22h45 (responsables de 72,8% des arrivées tardives) constitue la piste privilégiée pour y parvenir ; que le fait que la plage d'activité de l'aéroport de Charleroi soit légalement définie entre 6h30 et 23h n'implique pas que des vols soient programmés jusqu'à 23h mais bien que, en situation « normale », aucun vol n'a lieu entre 23h et 6h30 ;*

*Considérant que, bien que la réduction d'un quart d'heure des plages de vol autorisées soit peu significative (1/66 soit 1,5% de la plage horaire totale), il convient de tenir compte de la situation particulière du type d'établissement concerné ; que l'aéroport de Charleroi est en effet avant tout un fournisseur de service pour des activités de transport aérien international ; que la modification d'horaires de vol ne peut être imposée sans une période de transition, indispensable pour permettre l'adaptation de la planification des vols dans les différents aéroports reliés ; que la situation particulière de l'aéroport de Charleroi, qui dépend largement d'un petit nombre de compagnies desservant très majoritairement des aéroports régionaux européens concernés par un nombre limité de mouvements, sans comparaison avec ceux des grands aéroports internationaux, facilite cependant une adaptation rapide ; qu'un délai de 3 ans apparaît suffisant*  
*Considérant que le nombre d'avions basés constitue un élément important du développement économique de l'aéroport tenant compte des limites de l'infrastructure aéroportuaire ;*

Considérant que, pendant la période de transition de 3 ans susmentionnée, il convient à tout le moins d'empêcher toute aggravation de la situation actuelle ; que, comme développé ci-avant, le nombre d'arrivées tardives est directement lié au nombre d'avions basés ; qu'afin d'assurer un standstill, il y a donc lieu de limiter le nombre d'avions basés à 20 unités dans l'attente de l'adaptation des horaires de vol ; que cette limitation sur une période courte n'est pas de nature à compromettre l'extension des activités aéroportuaires ; que la période de transition de 3 ans constitue un maximum ; que rien n'empêche les compagnies basées à Charleroi d'accélérer cette période de transition ; Limitation du nombre de mouvements

Considérant qu'en prenant comme année référence l'année 2019 (dernière année de fonctionnement avant la période Covid), l'EIE n'a pas tenu compte de l'allongement de la piste à 3200 m ; que celle-ci a été mise en service en octobre 2021 ; que cet allongement n'a aucun impact sur le volume des mouvements, le but étant de faire décoller et atterrir des longs- courriers ;

Considérant que BSCA estime qu'en 2032, la flotte complète devrait être complètement renouvelée avec des avions de nouvelles générations (p. 93 Vol.I de l'EIE) ; que ces avions seraient moins bruyants ; que l'estimation de la proportion des nouveaux avions est la suivante :

Modèle	Proportion
Boeing 737 Max 8	80%
Airbus A320 Neo	5%
Airbus A321 Neo	14%
Airbus A330 Neo	0,5%
Boeing B787	0,5%

Considérant que l'analyse effectuée dans la situation de l'utilisation de ces nouveaux avions avec une piste à 3200 m montre que l'exploitation respecte les limites définies par le PDLT 2022 ; qu'à Ransart, le bulbe lié au décollage s'intègre davantage au PDLT compte tenu du recul du seuil de piste 24 ;

Considérant qu'en ce qui concerne le PEB, on a une augmentation des zones 1 et 2 localisées dans la zone aéroportuaire ; que cette augmentation est due surtout au fait que la majorité des avions décolleront du bout de la piste 24 (95% de la flotte) ; que les hypothèses précédentes ne considéraient que très peu de décollage du bout de piste (seulement 4% et pour les plus lourd uniquement (A350 et B787-800)) ;

Considérant que la révision actuelle du PEB tiendra compte d'une répartition plus adaptée ;

Considérant qu'en ce qui concerne le rapport entre la situation 2045 et la situation étudiée dans l'EIE, à savoir 2019, l'auteur de l'étude estime, malgré une augmentation du nombre de vols commerciaux nettement plus bruyants que les vols de l'aviation générale (+60% par rapport à 2019) et une diminution des vols de l'aviation générale (-74%), que le contexte sonore serait nettement diminué ; que cela serait dû à l'utilisation d'avions de la nouvelle génération nettement moins bruyants surtout lors du décollage (réacteur moins bruyant et

*montée plus rapide) ; que ce renouvellement de la flotte d'avions est cependant indépendant de la volonté de BSCA ;*

*Considérant que le terminal T1 et le terminal T2 sont susceptibles d'accueillir 9.000.000 de passagers ; qu'en 2023, le nombre de passagers était déjà de 9.400.000 ; que les améliorations prévues via la présente demande permettraient d'accueillir entre 11 et 13 millions de passagers ;*

*Considérant que l'estimation du nombre de passagers en fonction du nombre de mouvements est donnée dans le tableau ci-dessous :*

Année	Nombre de mouvements			Nombre de passagers (aviation commerciale et générale)
	Aviation commerciale	Aviation générale*	Total	
2017	46.786	31.580	78.366	7.698.767
2018	48.625	31.824	80.449	8.029.680
2019	49.807	32.261	82.068	8.226.185
2020	21.163	24.325	45.488	2.558.046
2021	27.691	38.109	65.800	3.758.450
2022	52.144	31.322	83.466	8.271.912
2023	55.583	32.277	87.860	9.396.251
2024	58.220	27.692	85.912	9.638.670
2025	60.273	26.778	87.051	9.831.893
2026	61.852	25.864	87.716	10.205.505
2027	63.385	24.950	88.335	10.521.875
2028	64.509	24.036	88.545	8.236.524
2029	66.569	23.122	89.691	11.216.845
2030	68.838	22.208	91.046	11.620.651
2031	70.198	21.294	91.492	12.038.995
2032	70.848	20.381	91.229	12.310.015
2033	71.504	19.467	90.971	12.587.137
2034	72.166	18.553	90.719	12.870.497
2035	72.833	17.639	90.472	13.160.236
2036	73.508	16.725	90.233	13.456.498
2037	74.188	15.811	89.999	13.759.429
2038	74.875	14.897	89.772	14.069.180
2039	75.568	13.983	89.551	14.385.904
2040	76.267	13.069	89.336	14.709.758
2041	76.973	12.156	89.129	15.040.902
2042	78.513	11.242	89.755	15.314.720
2043	80.004	10.328	90.332	15.633.231
2044	81.444	9.414	90.858	15.922.427
2045	82.870	8.500	91.370	16.201.070

\* Comprend les vols militaires.

**Tableau 12 : Evolution du nombre de mouvements et du nombre de passagers entre 2017 et 2045 (ARIES d'après Masterplan de B.S.C.A., 2024)**

Considérant qu'on constate que dès 2029, le nombre de passagers atteindra déjà les 11 millions et que les 13 millions seraient atteint an 2035 ;

Considérant que les projections montrent un dépassement de la capacité d'accueil annuelle de 3 à 5 millions à l'horizon 2045 ;

Considérant que le MASTERPLAN prévoit des extensions afin de pouvoir pallier cette augmentation ; que les adaptations à apporter ne sont pas connues à ce stade ; qu'à nouveau, le fonctionnaire technique ne dispose dès lors pas des informations permettant de

délivrer un permis jusqu'en 2045 couvrant le développement total projeté de l'ensemble des activités ; qu'il apparaît toutefois que les infrastructures actuelles sont suffisantes pour couvrir le développement de l'aéroport jusqu'en 2035, tel que prévu par le MASTERPLAN ; qu'au-delà, les nouvelles infrastructures, non-détaillées à ce stade, nécessiteront de solliciter de nouveaux permis d'urbanisme et/ou uniques ; qu'il convient de rappeler qu'un permis ne peut être conditionné à l'obtention, nécessairement future et incertaine, d'autres autorisations ;

Considérant, de surcroît, que l'AWAC (voir infra) estime que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes ; que son analyse détaillée démontre qu'il est impossible, aujourd'hui, d'évaluer avec certitude l'impact des activités aéroportuaires à l'horizon 2045 en prenant en compte les prévisions de développement de celles-ci par le MASTERPLAN ;

Considérant donc que le fonctionnaire technique estime, sur la base de ce qui précède, que le permis unique sollicité ne peut être délivré aujourd'hui sur la base des prévisions du MASTERPLAN ; Considérant, toutefois, que le fonctionnaire technique estime également que le développement d'un aéroport doit être planifié sur le long terme ; que cette vision à long terme concerne également les compagnies aériennes, un avion constituant un investissement important dont la durée de vie peut être supérieure à 30 ans ; qu'une stabilité de la situation légale et réglementaire est donc indispensable pour garantir la pérennité économique de l'établissement ; qu'il convient par conséquent de délivrer le permis pour une durée de 20 ans ; qu'en contrepartie, afin de garantir le bienfondé des conditions imposées, il convient de limiter le volume global des activités autorisées ; qu'il résulte de ce qui précède que la situation projetée pour 2035 peut être prise comme base ; qu'à cette date, le MASTERPLAN prévoit 72.833 mouvements commerciaux concernant environ 13 millions de passagers ; que, de surcroît, le nombre total de mouvements (commerciaux + aviation générale) aura commencé à décroître ; que l'essentiel des nuisances, de par le nombre de mouvement et les types d'avions utilisés, sera imputables aux vols commerciaux ; qu'il paraît peu judicieux et praticable de comptabiliser le nombre de passagers ; qu'en conclusion, seul le nombre de mouvements de vols commerciaux doit être limité à 72.833 mouvements par an ;

Considérant que le fonctionnaire technique estime encore que cette limitation n'est pas de nature à freiner le développement de l'aéroport au cours des 10 prochaines années ; que, par la suite, l'extension des activités, telle que prévue par le MASTERPLAN, nécessitera la réalisation de nouvelles infrastructures ; qu'à ce moment, des informations fiables et actualisées seront disponibles concernant les incertitudes relevées supra et devront être jointes aux demandes de permis ; qu'en cas de conclusion positive, l'analyse qui sera réalisée pourra conduire à lever les restrictions visant le nombre de mouvements annuels autorisés ; »

Considérant que l'Autorité ne partage pas l'avis du Fonctionnaire technique en ce qui concerne l'opportunité de limiter les mouvements à partir de 22h45 (proposition de condition Aero 1. du

Fonctionnaire technique), le nombre d'avions basés ou encore le nombre de mouvements totaux annuels autorisés (proposition de condition Aero 2. du Fonctionnaire technique) ;

Considérant tout d'abord, que l'Autorité dispose bien de toutes les informations nécessaires pour statuer en pleine connaissance de cause ; qu'ainsi, le fait que l'auteur de l'EIE ait pris en considération l'année 2019 (dernière année de fonctionnement avant la période Covid), qui ne tient donc pas compte de l'allongement de la piste à 3200 m (mise en service en octobre 2021) est sans incidence sur la pertinence des conclusions de l'EIE ; que cet allongement n'a en effet aucun impact sensible sur le volume des mouvements, ce que confirme le tableau repris ci-dessus (82.068 mouvements en 2019 contre 83.466 en 2022) ; que de même, le permis unique sollicité peut être délivré aujourd'hui, nonobstant les réserves émises par le Fonctionnaire technique concernant les prévisions du MASTERPLAN ; que, comme celui-ci l'indique, sa réalisation nécessitera la réalisation de nouvelles infrastructures ; que les incidences liées à sa mise en œuvre devront donc faire l'objet d'une évaluation précise au stade de l'instruction des demandes de permis liées à ces nouvelles infrastructures ; qu'ainsi que l'a relevé le Pôle Environnement, le fait que l'auteur de l'étude d'incidences ait réalisé des analyses prospectives à long terme est à saluer et démontre la qualité de cette étude ; qu'au regard, d'une part, de l'importance d'une telle infrastructure pour le développement de la Région wallonne et, d'autre part, des caractéristiques actuelles de l'aéroport, de la description du projet contenue dans le dossier de demande de permis, de l'analyse réalisée par l'auteur de l'étude d'incidences et des conclusions de celui-ci, l'Autorité ne juge pas opportun de limiter le nombre de mouvements annuels des mouvements commerciaux ;

Considérant que l'Autorité s'écarte également de la proposition du Fonctionnaire technique d'imposer à l'exploitant, dans un délai de trois ans, de prendre les mesures adéquates afin de déprogrammer les arrivées prévues entre 22h45 et 23h00 et de limiter le nombre d'avions basés à 20 jusqu'à la mise en œuvre effective et définitive de cette déprogrammation ;

Considérant que l'article 1<sup>er</sup> bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne dispose que l'exploitation de l'aéroport est autorisée jusqu'à 23h00, avec pour seule limitation le respect d'un quota de bruit entre 22h00 et 23h00 ;

Considérant que la « déprogrammation » des arrivées prévues, appelée aussi suppression progressive des vols, au-delà de 22h45, est une mesure d'interdiction des atterrissages (hors arrivées tardives) entre 22h45 et 23h00 qui revient donc à interdire l'exploitation normale de l'aéroport à cet horaire, alors que le décret l'autorise expressément dans certaines conditions ;

Considérant que la forte augmentation observée pour 2022, du fait de la hausse du nombre d'arrivées tardives, est expliquée par une conjonction d'événements exceptionnels (guerre en Ukraine, défaillance du contrôle aérien français et allemand, défaillance d'un logiciel de gestion chez Eurocontrol à hauteur de Reims...) (EIE, Vol. II, page 492) et ne peut être prise comme référence ;

Considérant que le nombre d'arrivées tardives a été moindre en 2023 (à 1.590 en 2023) ; rejoignant presque les niveaux de 2018 et 2019 ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences exprime que l'on ne peut inférer une augmentation du nombre d'arrivées tardives avec une augmentation du nombre de mouvements jusqu'en 2045, « *Le nombre d'arrivées tardives varie d'année en année et aucune tendance nette n'est observable. Il est dès lors compliqué d'affirmer que celui-ci augmentera au même rythme que la croissance des mouvements attendue à l'aéroport à l'horizon 2045, d'autant plus que B.S.C.A. ne prévoit pas d'augmentation significative de sa flotte d'avions basés.* » (EIE, pages 492-493) ;

Considérant par ailleurs que, sans qu'il ne puisse en être déduit que l'Autorité n'accorde aucune importance aux nuisances sonores notamment induites par l'exploitation de l'aéroport dans les périodes les plus sensibles, force est néanmoins de constater que selon les chiffres produits dans le rapport de synthèse, les 1.596 arrivées tardives rapportées aux 87.860 mouvements enregistrés en 2023 (p. 295 du rapport de synthèse) représentent 1,81 % des mouvements, soit entre 4 et 5 arrivées tardives par jour en moyenne ; que pour l'année 2019, cette proportion d'arrivées tardives est de 1,62 % ; que l'Autorité constate également à titre accessoire que la majorité des plaintes adressées à l'ACNAW émanent en réalité de riverains situés hors PDLT ; que l'étude d'incidences met en effet en évidence (vol. II, p. 289) qu'en 2020, 90 % des plaintes émanaient de riverains hors PDLT ; que pour l'année 2022, cette proportion était de 60 %, ce qui reste une grande majorité ; qu'il ne s'agit donc pas des riverains les plus exposés ; qu'il y lieu de rappeler que dans le cas où ces riverains considèrent subir des nuisances équivalentes à celles de riverains domiciliés dans une zone du PEB, ils peuvent solliciter qu'il soit fait application du principe d'égalité (article 1er bis, §4, alinéas 3 et 4, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit) ;

Que l'Autorité rappelle en outre que dans un arrêt du 30 juin 2022, la Cour d'appel de Mons a jugé que l'exploitation de l'aéroport de Charleroi n'était pas fautive en soi à partir du moment où étaient entrées en vigueur les mesures destinées à accompagner les riverains impactés par son exploitation ; que la Cour a ainsi jugé que :

*« Dûment justifiés sur la base de l'arrêté du gouvernement wallon du 20 juin 2002 relatif au quota de bruit global de l'aéroport de Bruxelles-Charleroi Sud pendant les places horaires 22h-23h et 6h-7h, les mouvements d'avions exceptionnellement autorisés [dans ces créneaux horaires] ne constituent ni une faute, ni un trouble anormal de voisinage : tenant compte de la balance d'intérêts à opérer entre les nuisances causées par l'exploitation de l'aéroport et les avantages économiques tirés de cette exploitation, il n'est pas anormal que les riverains doivent supporter, **dans les limites dictées par le législateur wallon**, le bruit causé par certains mouvements d'avion autorisés exceptionnellement tôt le matin ou tard le soir ; ces nuisances n'excèdent pas les charges normales qu'il incombe aux riverains de l'aéroport (...) de supporter dans l'intérêt public »* (nous soulignons).

Considérant qu'au-delà de ces constats factuels et juridiques, il a été mis en évidence que la solution préconisée par le Fonctionnaire technique, non seulement n'aura pas l'efficacité voulue, mais s'avérera plus que certainement contre-productive ; que tout d'abord, il appert que la déprogrammation des vols à partir de 22h45 aurait, sur l'année 2024, permis une réduction des arrivées tardives de 133 mouvements (de 1589 à 1456), soit une diminution de seulement 8 % ou d'une arrivée tardive tous les 2,5 jours ;

Qu'il y a également lieu de rappeler que les arrivées tardives ne sont autorisées que pour les avions basés et que la décision finale d'autoriser ou non ces retours ne dépend ni de l'exploitant, ni de la compagnie aérienne, la décision revenant au SPW en fonction des explications fournies par la compagnie ;

Que l'impact d'une telle limitation sera en revanche significatif, ainsi que l'a d'ailleurs très justement constaté la CCATM de la Ville de Charleroi dans son avis du 8 avril 2025 :

*« considérant que si un vol ne peut pas atterrir à Charleroi, il est dévié à Liège ;  
Considérant qu'il reçoit l'information quand il est à 3000 pieds, il reste à cette altitude pour aller à Liège, donc le bruit est plus audible que s'il était plus haut ;  
Considérant que les passagers de ces vols devront être rapatriés à Charleroi via des bus mais ils auront peut-être manqué leur connexion avec un autre vol ;  
Considérant que le vol doit revenir à Charleroi le matin, qu'il ne peut pas atterrir avant 6h30 mais il doit normalement décoller à 6h30 ;  
Considérant dès lors que chaque minute de retard est multipliée par 3 ou 5 le soir ;  
Considérant que cette formule : vol à vide, saut de puce, problème au niveau des passagers, problème au niveau bruit, et l'aéroport qui doit dépêcher des équipes spéciales la nuit car il n'y a personne à l'aéroport la nuit ne représente un avantage pour personne et multiplie l'empreinte carbone par trois » ;*

Considérant que l'Autorité se rallie à cette analyse ; que les conséquences négatives induites par cette déprogrammation seront plus importantes que celles qui doivent être évitées ; que si l'on tient compte du fait que la majorité des plaintes sont émises par des riverains hors PDLT, la circonstance que les avions rejoignent Liège ou un autre aéroport à basse altitude ne limitera pas nécessairement les nuisances mais celles-ci toucheront davantage de riverains ; que cela entraînera des effets en cascade puisqu'un avion partant en retard le matin du fait d'une arrivée tardive refusée la veille, arrivera presque systématiquement en retard le soir également et devrait donc à nouveau être dévié ;

Considérant qu'il y a également lieu de tenir compte du fait que les compagnies respectent actuellement et de façon systématique, les quotas de points qui leur sont alloués et ce nonobstant les perturbations que connaît la navigation aérienne depuis 2022 jusqu'à ce jour (fermeture des espaces aériens russe et ukrainien obligeant à des itinéraires de vol plus longs , manque d'effectif des contrôleurs aériens en France, Allemagne,...) ; que si une réflexion va effectivement être menée en ce qui concerne la fixation des « quota-points » et des codes non-imputables aux compagnies, celle-ci dépasse le cadre du présent permis ; qu'au regard du respect de la réglementation actuelle, il ne se justifie pas de restreindre les mouvements à partir de 22h45 dans le présent permis ; que ceci ne tient pas compte des impacts que pourraient avoir de telles restrictions sur les avantages tirés de l'exploitation de l'aéroport, identifié dans la DPR 2024-2029 comme un moteur du développement économique de la Région (p. 23) ;

Considérant pour ces mêmes motifs qu'il n'existe pas de raison légitime de limiter le nombre d'avions basés à 20 ; que le nombre d'avions basés constitue un élément important du développement économique de l'aéroport tenant compte des limites de capacité de l'infrastructure aéroportuaire ;

Considérant, pour ces motifs, qu'il n'y a pas lieu de retenir les conditions « Aéro 1 » et « Aéro 2 » formulées par le Fonctionnaire technique dans le rapport de synthèse ; que, pour le surplus, l'Autorité se rallie à l'analyse du fonctionnaire technique ;

#### Gestion des risques industriels

Considérant que le volume cumulé de Jet-A1, d'AVGAS et de gasoil routier avoisine les 2.637 m<sup>3</sup>, soit un total de 2.241 tonnes d'hydrocarbures ;

Considérant qu'il est également fait mention d'un dépôt de 18.000 litres de mazout de chauffage, de 6.000 litres pour les groupes de secours et 9.800 litres pour les cabines HT, soit un total d'environ 29 tonnes ;

Considérant qu'on arrive à une quantité totale cumulée d'hydrocarbures de 2.270 tonnes ; que la quantité pour qu'un site soit considéré SEVESO seuil bas est de 2.500 tonnes pour les produits pétroliers ; qu'on est donc à 9% du seuil bas ; que le site ne doit pas répondre aux impositions "SEVESO" mais présente des risques quasi équivalents ;

Considérant que le parc pétrolier Nord comprend 4 cuves de 600 m<sup>3</sup> de Jet-A1, ainsi que 10 m<sup>3</sup> d'essence, 10 m<sup>3</sup> de diesel pour véhicules routiers ainsi que 5 m<sup>3</sup> de mazout en réservoirs enterrés ;

Considérant qu'en zone sud, on trouve une installation de distribution d'AVGAS avec un réservoir enterré de 100 m<sup>3</sup> d'AVGAS, ainsi qu'un réservoir d'AVGAS UL91 de 12 m<sup>3</sup> ; que la zone sud comprend également un réservoir de JET A-1 de 100 m<sup>3</sup> vide et non utilisé ;

Considérant que le parc pétrolier est alimenté par camion-citerne ; qu'il possède une aire de chargement (camions avitailleurs à destination des avions) et de déchargement (camions de livraison amenant le kérosène à l'aéroport) ainsi qu'une dalle technique comprenant les équipements liés à la réception et à la distribution du produit (pompage, filtration et décantation) ;

Considérant qu'une zone de stockage et de distribution de carburant AVGAS est dédié aux avions mus par moteurs à pistons et est située au sud du dite ; qu'elle est située à plus d'un kilomètre des installations du parc pétrolier de la zone nord ;

Considérant que les substances dangereuses impliquées présentes sur le site sont :

Le **JET-A1** (kérosène) qui est une combinaison complexe de plus de 300 hydrocarbures différents, sa composition varie selon les origines du pétrole brut et son mode de raffinage comprenant généralement un traitement sous hydrogène, éliminant le soufre et l'azote. Ce produit présente un point éclair supérieur à 38°C. La qualité du produit est primordiale au vu de son utilisation dans les moteurs d'avions à réaction. Ses mentions de danger sont :

- H226 – liquide et vapeurs inflammables,
- H304 – peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires,
- H315 – provoque une irritation cutanée,
- H336 – peut provoquer somnolence ou vertige,
- H411 – toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets néfastes à long terme.

L'**AVGAS** est une essence « aviation » spécialement conçue pour les avions à moteur à pistons. C'est un mélange particulier à haut indice d'octane de couleur bleue. La propriété la plus importante pour le carburant destiné aux moteurs à pistons d'aéronef est la valeur du pouvoir antidétonant ou l'Indice d'Octane (source TOTAL). Ses mentions de danger sont :

- H224 - liquide et vapeurs extrêmement inflammables,
- H304 - peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires,
- H302 - nocif en cas d'ingestion,
- H312 - nocif par contact cutané,
- H332 - nocif par inhalation,
- H315 - provoque une irritation cutanée,
- H361 - susceptible de nuire à la fertilité ou au fœtus,
- H336 - peut provoquer somnolence ou vertiges,
- H373 - risque présumé d'effets graves pour les organes à la suite d'expositions répétées ou d'une exposition prolongée,
- H411- toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets à long terme.

Considérant la présence de munitions dans un local fermé à clé ; qu'il s'agit de matériel pyrotechnique utilisé dans la gestion du péril animalier ; qu'il s'agit de cartouches de chasse destinées à la dispersion des oiseaux ;

Considérant que ces produits appartiennent à la division 1.4 ; que la quantité maximale NEQ de matière pyrotechnique cumulée potentiellement détenue est donc de 153,6 kg ;

Considérant que les situations dangereuses identifiées sont les suivantes :

- Un épanchement de kérosène au niveau du parc à tank,
- Un épanchement de kérosène lors du remplissage d'un camion avitailleur (coté airside) ou du dépotage d'un camion de livraison (coté landside),
- Un épanchement d'AVGAS au niveau du stockage ou du dépotage du camion de livraison,
- Le stockage de munitions ;

Considérant qu'une analyse de la sûreté des installations a été menée par la Cellule RAM de la Direction des Risques Industriels, Géologiques et Miniers relativement aux situations dangereuses mentionnées ci-dessus ;

Considérant que moyennant le respect de conditions particulières intégrées au dispositif, le risque d'accident majeur est maîtrisé ;

### Climat

Considérant que l'Autorité ne partage pas l'avis défavorable émis par l'AWAC dans son avis du 10 avril 2025 communiqué, pour rappel, hors délai ;

Considérant que les divers installations et procédés mis en oeuvre sont susceptibles d'émettre des polluants, notamment : CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, COV, particules fines (PM10 et PM2.5), particules ultrafines (UFP), poussières, métaux lourds, ozone troposphériques, gaz d'échappement, vapeurs d'hydrocarbures, HFC, NH<sub>3</sub>, nuisances olfactives ;

*« Considérant l'objectif de neutralité carbone que s'est fixée la Wallonie à l'horizon 2050 et l'objectif intermédiaire de -55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (d'après la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029) ;*

*Considérant la loi européenne sur le climat (règlement UE 2021/1119 du 30 juin 2021) instaurant un objectif de neutralité climatique pour 2050 ;*

*Considérant que le décret neutralité carbone du 16 novembre 2023 fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ; que ce décret s'applique aux émissions anthropiques, sur le territoire de la Région wallonne, à l'exception du transport aérien international ;*

*Considérant que les émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien intra-EAA (CH et UK) sont règlementées par l'EU ETS (Emission Trading Scheme) ;*

*Considérant que, pour les vols extra européens, l'UE implémente CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO<sub>2</sub> au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants ;*

*Considérant les larges incertitudes qui demeurent sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA ;*

*Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont souscrit à l'objectif de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C ;*

*Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont aussi accepté de plafonner les émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais pour parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle ;*

*Considérant que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ;*

*Considérant dès lors que, par précaution, l'AwAC a utilisé les chiffres du scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction progressive de carburants d'aviation durables) pour évaluer les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir ;*

*Considérant que les émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien, calculées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables), ont été estimées à 375 kt eq CO<sub>2</sub> en 2013, 427 kt eq CO<sub>2</sub> en 2019, 462 kt eq CO<sub>2</sub> en 2023 et 720 kt eq CO<sub>2</sub> en 2045 ; Considérant que ces émissions sont doublées si on tient compte également des effets non-CO<sub>2</sub> ;*

*Considérant que les émissions wallonnes de gaz à effet de serre rapportées dans le cadre du protocole de Kyoto étaient de 35.287 kt eq CO<sub>2</sub> en 2019 (d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ; Considérant que ce chiffre ne comprend pas les émissions de l'aviation internationale puisque conformément aux Guidelines IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories), les émissions de l'aviation internationale sont rapportées dans les inventaires séparément, comme memo item et ne sont pas reprises dans le total national ;*

*Considérant que, si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990 (telle que mentionnée dans la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029), les émissions en 2030 devraient être de l'ordre de 24.608 kt eq CO<sub>2</sub> (chiffre calculé sur base des émissions wallonnes de GES en 1990, d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;*

*Considérant que, d'après ces estimations, l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien entre 2019 et 2045 à B.S.C.A., dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables) représente environ 3% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions) ;*

*Considérant que ce chiffre passe à 6% si l'on tient compte également des effets non-CO<sub>2</sub> ;*

*Considérant que, même si les émissions de l'aviation internationale ne sont pas incluses dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie, celles-ci doivent être comptabilisées pour évaluer les effets indirects de l'aéroport sur le climat ;*

*Considérant les émissions significatives de CO<sub>2</sub> générées actuellement par les activités aéroportuaires de l'aéroport de B.S.C.A. ;*

*Considérant que les émissions actuelles sont déjà significativement plus élevées que les émissions historiques (+14% entre 2013 et 2019, +23% entre 2013 et 2023) ;*

*Considérant les projections de croissance de l'activité aéroportuaire dans les années à venir, jusqu'à l'échéance du futur permis en 2045 (le nombre de mouvements d'avions pour l'aviation commerciale passe de 49.800 en 2019 à 82.870 en 2045) ;*

*Considérant l'augmentation significative des émissions entre 2019 et 2045 d'après les projections dans le scénario de référence ;*

*Considérant que les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'augmentation de l'efficacité opérationnelle ne peuvent contrebalancer que très partiellement les impacts de l'augmentation du trafic aérien ;*

*Considérant que l'impact climatique ne doit pas s'évaluer à l'échelle d'une région mais à l'échelle de la planète ; que pour cette raison, se limiter aux objectifs de réduction wallons est trop restrictif ; »*

Considérant que pour les raisons évoquées ci-dessus, l'AwAC a remis un avis défavorable sur le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi ;

Considérant, cependant, que le trafic aérien au départ de l'aéroport de Charleroi n'a d'influence "wallonne" dans le CO<sub>2</sub> que pour les phases se déroulant sur et au-dessus du territoire wallon ; que les émissions de CO<sub>2</sub> qui se produisent au-dessus des territoires "extérieurs" ne dépendent pas de la Wallonie ; que, d'une manière générale, le trafic de transit, qu'il soit routier, fluvial, ferroviaire ou aérien, est difficile à réglementer localement et ne peut l'être que par des outils "globaux" (impliquant, au minimum, tous les États membres de l'UE) ; que cette problématique ne peut, pour d'évidentes raisons juridiques, et pratiques, être réglée par un permis d'environnement visant un établissement spécifique ;

Considérant que, plus globalement, le trafic aérien de passagers (et, par ailleurs, de marchandises également) n'existe que parce que la demande existe, tant en quantité qu'en rapidité ; que sans cette demande, le transport aérien (ici, essentiellement de passagers) n'aurait pas de raison d'être ;

Considérant, dès lors, que Charleroi Airport n'est pas responsable, à la source, du trafic aérien susceptible d'utiliser ses infrastructures ; qu'elle est un prestataire de services parmi d'autres (les autres aéroports européens et mondiaux) et que sa présence dans le "réseau global" du transport de passagers n'a que pas ou très peu d'importance sur les émissions globales issues de ce "réseau" ; qu'en l'absence de règles contraignantes au niveau mondial, soit directement dirigées sur le trafic, soit, à la source, sur la (sur)consommation de nos sociétés actuelles, il est illusoire de penser qu'une limitation drastique des activités de l'aéroport de Charleroi puisse changer quelque chose sur ce facteur ; que des aéroports européens relativement proches de Charleroi sont susceptibles d'offrir aux opérateurs aériens utilisateurs actuels de la plateforme carolorégienne un accueil non ou peu limité ; qu'il est à relever que parmi ces aéroports figure celui de Zaventem (à ± 65 km) et d'Ostende (à ± 160 km), ce qui, en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> au niveau national, ne modifierait pas la problématique géographique à caractère relativement "local" ; que la situation,

hors Belgique, est relativement comparable pour l'aéroport de Cologne (à  $\pm$  215 km) et de Luxembourg (à  $\pm$  215 km) ;

Considérant qu'il y a lieu de relativiser l'influence, à ne pas négliger pour autant, de l'aéroport de Charleroi par rapport à des aéroports européens comme Londres, Paris, Madrid, Barcelone, Amsterdam ;

Considérant qu'il apparaît que la problématique globale des émissions de CO<sub>2</sub> et autres gaz à effet de serre produits par le trafic aérien ne peut être résolue, ni-même influencée significativement, par une éventuelle limitation de l'activité de l'aéroport de Charleroi, voire, à l'extrême, une fermeture, tant que des "portes" restent ouvertes aux avions ailleurs ; que seule une politique globale (au moins européenne, idéalement mondiale) qui est souhaitable dans les plus brefs délais, pourra avoir un effet significatif sur cette problématique ;

Considérant cependant, pour en revenir au territoire strictement wallon, que dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, de l'indépendance énergétique vis-à-vis des énergies fossiles et de la transition énergétique au sens large (entre autres buts), le Gouvernement wallon vient très récemment de réviser à la hausse les ambitions de son Plan Air Climat Energie (PACE) 2030 ; que ce nouveau plan a été adopté par le Gouvernement wallon le 21 mars 2023 ;

Considérant que ce plan impose de nombreuses contraintes, certaines relativement rapidement, à l'ensemble de la population ; qu'il s'agit, entre-autres, d'améliorer drastiquement l'efficacité énergétique des bâtiments, principalement par une meilleure isolation thermique, d'interdire l'installation et le remplacement de chauffages au mazout et au charbon, de réduire les déplacements individuels, d'améliorer la performance énergétique des véhicules et d'en accélérer le "verdissement", ... ;

Considérant, qu'au sujet de ce plan, le site internet de la Wallonie ([www.wallonie.be](http://www.wallonie.be)) explique :

*"Le PACE révisé pose les jalons nécessaires pour développer une nouvelle prospérité via une économie décarbonée, au service d'une qualité de vie durable pour toutes et tous. Il engage résolument la Wallonie dans un processus de transformations structurelles pour le climat"..." "Pour réussir une transition climatique juste, le Gouvernement de Wallonie prévoit, à travers ce plan, d'activer tous les leviers à sa disposition dans l'ensemble de ses domaines de compétence. Il s'agit de mobiliser tous les secteurs et tous les pans de la société en anticipant et planifiant les transformations nécessaires [...]" (nous soulignons) ;*

Considérant que, nonobstant ce qui a été expliqué *supra* relativement aux émissions globales du transport aérien, dont l'aéroport de Charleroi est un acteur ne disposant que d'une responsabilité (toujours d'un point de vue global) très limitée, il n'en demeure pas moins qu'au plan strictement wallon, les activités de l'aéroport ont une part non négligeable dans les émissions de gaz à effets de serre et dans la pollution atmosphérique ;

Considérant, en effet, que les phases strictement "aéroportuaires" de l'activité aérienne, telles que le fonctionnement des moteurs des avions à l'arrêt, le "taxi" (plusieurs kilomètres à chaque mouvement) pour aller des emplacements de chargement/déchargement aux pistes lors du décollage et en sens inverse lors des atterrissages, des phases d'utilisation des moteurs à leur régime

maximum lors du décollage et de l'atterrissage (poussée inversée), sont génératrices d'émissions atmosphériques significatives qui n'auraient pas lieu sur le territoire wallon, à trafic aérien global constant, si l'aéroport ne s'y trouvait pas ;

Considérant que l'AwAC préconise de limiter le nombre de mouvements d'avions comme dans le permis de l'aéroport de Liège, de limiter la consommation de kérosène JET A-1 pour s'assurer que les scénarios de projection des émissions CO<sub>2</sub> et non-CO<sub>2</sub> à l'horizon 2045 sont bien mis en œuvre ; qu'à minima, il faudrait que la consommation de kérosène du site cesse d'augmenter ;

Considérant, encore une fois, que l'AWAC soutient que le scénario d'un renouvellement du permis pour 20 ans n'est pas compatible avec les hypothèses de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> développées dans l'EIE ; que l'AwAC estime que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ; que l'AWAC propose par conséquent, la limitation du permis jusque 2035 qui permettrait de voir plus clair sur cette problématique ; que toutefois comme argumenté ci-dessus la proposition des Fonctionnaires technique et délégué est de délivrer le permis pour une durée de 20 ans ; que pour les raisons explicitées ci-dessus, l'Autorité se rallie à cette proposition ;

#### Gestion des eaux usées

Considérant que l'établissement se situe en zone d'assainissement collective au plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique (PASH) ;

Considérant que l'exploitant rejette les types d'eaux suivants :

- Eaux usées domestiques ;
- Eaux pluviales ;
- Eaux usées industrielles ;

Considérant que selon les informations fournies dans la demande, les eaux usées industrielles sont issues des eaux de ruissellement des pistes, taxiway et parkings des avions qui sont susceptibles d'être contaminées par :

- le ravitaillement en hydrocarbures ;
- en période hivernale, les opérations de De-icing des avions ;
- en période hivernale, les opérations de déverglage des pistes.

Considérant que le déverglage des pistes est assuré par des produits composés en grande partie d'acétate de potassium ou de formiate de sodium. Malgré leur faible toxicité, ces produits représentent cependant une charge en DCO assez significative, pouvant atteindre 330 g O<sub>2</sub>/l ;

Considérant que le De-icing consiste à pulvériser sur les avions, avant leur décollage, un produit dégivrant à base de propylène-glycol. Ces opérations sont effectuées uniquement sur le parking

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

Considérant que les eaux usées domestiques générées au niveau du terminal Sud sont traitées par des fosses septiques avant rejet à l'égout et que les eaux usées domestiques générées au niveau du terminal Nord sont traitées au niveau d'une station d'épuration (step) gérée par BSCA ;

Considérant que les eaux pluviales sont composées d'eaux de pluies de toiture et d'eaux de ruissellement des parkings ;

Considérant qu'à l'analyse de la demande, les eaux générées par l'établissement sont identifiées via les rejets et déversements suivants :

<b>Rejet</b>	<b>Déversement</b>	<b>Nature des Eaux analyse DESu</b>	<b>Commentaire</b>	<b>Changement par rapport au formulaire de la demande</b>	<b>Milieu récepteur</b>
RE1	DEV12	Eaux pluviales	I162 (uniquement bretelle S5 qui n'est plus utilisée)	Inchangé	Eaux de surface (Tintia SAO1C) -
RE2	DEV13	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	I163 (Taxiway Sud Est) + Parking P1 à P5 Récupère des eaux potentiellement chargées en produit et dégivrage (piste) Correspond à la sortie du bassin d'orage Sud (4000 m <sup>3</sup> )	Inchangé	Eaux de surface (Tintia SAO1C) -
RE3	DEV14	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales + Eaux usées domestiques	I162 (Piste Ouest) + toiture terminal Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes) Correspond à la connexion aux égouts	Inchangé	Egout, vers step de Montignies-sur-Sambre (SA27R)

RE4			Abandonné		
RE5	DEV8	Eaux pluviales	Toiture de la zone Non Schengen du T2 – vers Bassin d’orage Est (13.675 m <sup>3</sup> )	Uniquement EP	Eaux de surface (Tintia SAO1C) -
RE5	DEV9	Eaux pluviales	Toiture de la zone Schengen du T2 – vers Bassin d’orage Est (13.675 m <sup>3</sup> )	Uniquement EP	Eaux de surface (Tintia SAO1C) -
RE5	DEV10	Eaux pluviales	Toitures du Poste Inspection Filtrage (PIF) – vers citerne de récupération des eaux pluviales PIF (B16)	Inchangé	Eaux de surface (Tintia SAO1C) -
RE5	DEV11	Eaux pluviales	Trop-plein en cas de surcharge du réseau d’eaux pluviales PIF (B16) – vers Bassin d’orage Est (13.675 m <sup>3</sup> )	Inchangé	Eaux de surface (Tintia SAO1C) -
RE5	DEV15	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	I044 (Dalle Nord bâtiments, parking avions) I163 & I164 (Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et N6) I045 (Parkings véhicules personnels et T1 + T2) Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes) Correspond à la sortie du bassin de rétention Nord et à la sortie du bassin d’orage Nord	Inchangé	Eaux de surface (Tintia SAO1C) -
RE6	DEV1	Eaux usées domestiques	Local nettoyage zone non Schengen T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA

RE6	DEV2	Eaux usées domestiques	Toilettes zone non Schengen T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV3	Eaux usées domestiques	Toilette zone bureaux T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA)
RE6	DEV4	Eaux usées domestiques	Toilettes zone de facturation T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV5	Eaux usées domestiques	Toilettes zone d'embarquement T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV6	Eaux usées domestiques	Toilettes zone d'arrivée T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV7	Eaux usées domestiques	Locaux humides PIF (B16)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV16	Eaux usées domestiques	Sortie de la STEP I091 (Step aérogare) – B 09	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE7	DEV17	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	I162 (Piste existante Est + extension piste) I164 (bretelle N6-N7) (Shoulder) Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes) Correspond à la sortie du bassin de rétention Est et à la sortie du bassin d'orage Est	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)

Considérant que la position précise des déversements, donc des points de contrôles est précisé dans le tableau ci-dessus ;

Considérant que les eaux usées industrielles du rejet RE3 sont déversées en égout, au sein du bassin technique de la station d'épuration collective de Montignies-sur-Sambre (52011/03 – 200.000EH) dont le rejet a lieu dans la masse d'eau de surface SA217R (Sambre II) ;

Considérant que, concernant le rejet RE5, un traitement est mis en place en hiver selon les conditions climatiques comprenant un bassin de rétention de 4835m<sup>3</sup> avec aération par des diffuseurs d'air (surpresseurs) et un bassin d'orage (13657m<sup>3</sup>). En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel (dimensionné pour un rejet max de 5l/s.ha) ;

Considérant que, concernant le rejet RE7, un traitement similaire au bassin R5 sera mis en place en hiver selon les conditions climatiques, comprenant un bassin de rétention (5500m<sup>3</sup>) avec aération par des diffuseurs d'air (surpresseurs) et un bassin d'orage (4800m<sup>3</sup>). En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel (dimensionné pour un rejet max de 5l/s.ha). Un séparateur d'hydrocarbures est prévu à la sortie de celui-ci ;

Considérant que vu les faibles concentrations, le traitement subit par le rejet RE7 au sein du simple bassin d'orage suffit à respecter les normes en vigueur ;

Considérant qu'une étude a été réalisée et que le projet de réalisation d'un bassin est en cours pour 2026 concernant le RE3 ;

Considérant que la station d'épuration (step) de BSCA (RE6) est d'une capacité de 3000 EH et que cette unité de traitement est composée des éléments suivants :

- Une fosse de relevage avec 4 pompes de relevage ;
- Un dégrilleur fin 6mm ;
- Un dégraisseur et un bas à graisse ;
- Unité de dénitrification (cuve 100m<sup>3</sup>) ;
- 3 réacteurs d'aération en série avec diffuseur d'air ;
- Un local avec 3 surpresseurs d'air ;
- Un clarificateur ;
- Un silo de stockage de boues d'épuration ;
- Un venturi de sortie avec mesure de débit en continu.

Considérant qu'au vu des résultats d'analyses (rejets de la step privée), les effluents de la STEP ne respectent pas les normes fixées dans le cadre du permis d'environnement (PE/2020/0027). Des dépassements des teneurs en MES, DBO<sub>5</sub>, azote total et phosphore total sont observés. Pour ces deux derniers paramètres, les dépassements sont systématiques en 2021 et 2022, avec des valeurs jusqu'à 6 fois supérieures à la limites pour l'azote et 4 fois supérieures pour le phosphore ;

Considérant que l'avis de l'organisme d'assainissement agréé (IGRETEC) est joint au dossier et est favorable à la reprise des eaux usées industrielles dans le réseau d'égouttage en ce qui concerne le RE3 moyennant certaines conditions de rejet ;

Considérant que sur base du rapport d'analyse de la station privée de BSCA le plus récent (EQUANS, 2023), la consommation maximale en eau au niveau du terminal Nord est estimée à 200 m<sup>3</sup>/j. Sur

base des dispositions de l'annexe XLVI du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau, sur le rejet moyen par habitant (180 l/j), ce volume équivaut au volume généré par 1.110 EH. En situation existante, la STEP de l'aéroport (3.000 EH) est donc en théorie suffisamment bien dimensionnée pour traiter convenablement jusqu'au double des volumes d'eau usées actuellement générés au droit du Terminal Nord. A noter toutefois qu'en 2023, la fréquentation annuelle est de 9,4 millions de passagers, soit une augmentation de 170 % par rapport à la base de dimensionnement de la STEP.

Considérant que les eaux usées industrielles des rejets RE2, RE5 et RE7 sont évacuées dans le Tintia, cours d'eau non navigable, de 2<sup>e</sup> catégorie, situé dans le sous-bassin hydrographique de la Sambre présentant les caractéristiques suivantes :

- Masse d'eau SA01C – Canal Charleroi Bruxelles - masse d'eau artificielle ;
- Zone sensible telle que définie à l'article R. 275 du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau ;

Considérant que les objectifs environnementaux de la masse d'eau de surface réceptrice, au sens de la Directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, fixés dans les troisièmes plans de gestion sont le bon potentiel écologique ainsi que le bon état chimique ;

Considérant que la masse d'eau de surface réceptrice n'atteint pas le bon état chimique ; que les paramètres suivants sont déclassants : 4-nonylphénol, Tributylétain cation, Mercure soluble, PBDE ;

Considérant que la masse d'eau de surface réceptrice n'atteint pas son objectif écologique ; que les paramètres suivants sont déclassants : Oxygène dissous, Azote Kjeldahl, Azote ammoniacal, Nitrites, Matière en suspension (MES) ;

Considérant l'état de la masse d'eau et la présence de normes demandées par IGRETEC dans son avis ;

Considérant les charges rejetées par l'établissement, les paramètres déclassants de l'état écologique et les efforts à fournir à l'échelle de la masse d'eau de surface pour ces paramètres, des conditions particulières plus strictes doivent être imposées pour les paramètres déclassants moyennant un délai de mise en conformité ;

Considérant que la DBO<sub>5</sub> et la DCO sont impliquées directement dans la concentration en oxygène dissous, qu'il convient donc de fixer des conditions particulières plus strictes pour ces paramètres lorsque que la masse d'eau est délassée par un manque d'oxygène dissous ;

Considérant l'analyse du secteur, les analyses fournies par l'exploitant ainsi que les analyses diverses aux mains de l'administration (analyses ISSeP, PISOE, etc.), il est établi que les rejets RE2, RE3, RE5 et RE7 sont susceptibles de contenir les substances suivantes : substances de type PFAS ;

Considérant l'absence de norme relative aux rejets de PFAS dans les eaux usées dans la réglementation wallonne ;

Considérant les 28 PFAS, ceux issus de la Directive 2020/2184 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine et ceux pressentis pour la future norme de qualité environnementale ;

Considérant que les stations d'épuration collectives sont destinées à traiter uniquement les macro polluants (carbone, azote, phosphore), les conditions de rejet pour les micropolluants identifiés ci-avant sont *de facto* des conditions de rejet en eau de surface ;

Considérant que selon l'article R.278 du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires pour la gestion de ses eaux usées domestiques et pluviales, l'exploitant est tenu d'introduire une demande, au Département de l'Environnement et de l'Eau, de dispense sur base d'un dossier technique et d'un comparatif des coûts entre le raccordement à l'égout et le placement d'un système d'épuration individuelle ;

Considérant qu'au vu des éléments fournis dans la présente demande, cet avis tient lieu de décision et donc de dispense acceptée en vertu de l'article précité du Code de l'Eau ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences a émis plusieurs recommandations concernant l'amélioration de la gestion des eaux pluviales ; que l'une de ces recommandations vise à mettre en place un système de récolte et de réutilisation des eaux pluviales pour les nouvelles toitures projetées (extension PIF Nord, complexe cellulaire,...) ; que cette recommandation sera intégrée par l'exploitant et intégrée aux exigences des cahiers des charges le moment venu ; que l'auteur de l'EIE recommande également de favoriser la réutilisation des eaux pluviales des toitures, recommandation ayant été intégrée par l'exploitant qui prévoit effectivement de maximiser la récupération et réutilisation de l'eau de pluie de manière à continuellement diminuer la consommation d'eau potable pour les usages où cela peut être évité ;

Considérant que ces aménagements sont suffisants et les effets sur l'environnement maîtrisés ;

#### Gestion de la qualité de l'air

Considérant que les installations suivantes sont émettrices de polluants atmosphériques : les chaudières, les groupes électrogènes, les groupes de froid, la tour de refroidissement, le stockage et la distribution de carburants pour avions et véhicules routiers, les parcs de stationnements, les opérations de de-icing des avions et dégivrage de la piste ;

Considérant que des conditions particulières sont proposées par l'AwAC afin de limiter ces rejets et sont reprises intégralement dans le dispositif ;

Considérant que la source principale d'émissions atmosphériques d'un aéroport sont les émissions d'échappement des moteurs thermiques des avions ; que l'avis de l'AwAC comprend une analyse des mesures de l'air ambiant réalisées dans le cadre de l'EIE en comparaison de mesures réalisées notamment dans les aéroports de Zaventem, Liège et de Paris-Charles De Gaulle ;

Considérant que deux stations de mesure permanentes ont été implantées aux extrémités de la piste (TMCH07 et TMCH08), suite aux impositions du permis unique du 25 octobre 2018, y sont mesurées les concentrations en NO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>, BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et les m-, p-xylènes), naphthalène, hydrocarbures aromatiques polycycliques (dont le benzo(a)pyrène),

formaldéhyde et retombées d'hydrocarbures ; une autre station du réseau de mesure en temps réel (Dourbes) est utilisée afin d'établir une comparaison avec la pollution de fond, qui correspond au niveau de pollution mesuré à un endroit le plus abrité des activités humaines et des sources de pollution ;

Considérant que le suivi des concentrations à l'émission effectué par l'ISSeP depuis mi-2019 ne permet pas de mettre en évidence un impact des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air ambiant au niveau des stations de mesure ; qu'en 2024 toutes les valeurs limites et cibles des directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE ont été respectées ;

Considérant qu'un projet pilote dénommé Aéro-Sols consistant en la surveillance des impacts potentiels des retombées atmosphériques autour des aéroports de Charleroi et Liège a été initié par le SPW en 2022 et mis en place par l'ISSeP et l'asbl Eco-Impact ; qu'un appel à participation citoyenne pour l'hébergement d'une station de mesure a été lancé fin mai 2023 ;

Considérant que le projet consiste en la mesure de 3 types de polluants :

- Des métaux lourds : Cd, Cr, Cu, Mn, Ni, Pb, Zn ;
- Des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) : 16 EPA ;
- Des hydrocarbures : fractions C<sub>5</sub>-C<sub>11</sub> et C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub>.

Considérant que le périmètre de l'étude est essentiellement concentré sur la trajectoire de vol à proximité de l'aéroport ;

Considérant que la durée de la campagne de mesures était d'un an (de juin 2023 à juin 2024), avec collecte des échantillons tous les 28 jours ;

Considérant qu'en ce qui concerne la biosurveillance, la méthodologie a consisté à exposer des graminées (raygrass d'Italie) préalablement cultivées sous serre pendant 6 semaines dans les jardins ; que deux campagnes ont été prévues au printemps et à l'automne 2023 ; que l'objectif était d'étudier l'impact potentiel des seules retombées atmosphériques sur l'exposition des populations lors de l'ingestion de légumes provenant de potagers ;

Considérant que le rapport final du projet Aéro-Sols (n°03520/2024) a été publié par l'ISSeP en novembre 2024 ; que les conclusions de ce projet concernent les métaux, HAP et hydrocarbures mesurés dans les retombées atmosphériques au niveau des 12 jardins de riverains qui ont accueilli les stations de mesure : jauges pour la collecte des retombées de juin 2023 à juin 2024 et stations de biosurveillance (4 pots de graminées) pour 2 campagnes au printemps et à l'automne 2023 ; que les conclusions de ce rapport sont les suivantes :

- 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 des métaux, HAPs et hydrocarbures ;
- 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 le projet Aéro-Sols sont émis par de nombreuses sources anthropiques mais également naturelles ;

- Ces conclusions rejoignent les conclusions d'études antérieures réalisées autour de deux aéroports en Allemagne ;

Considérant que BSCA s'est engagé dans le programme Airport Carbon Accreditation ; que c'est un engagement qui se fait sur base volontaire ; que le programme est structuré en 7 niveaux de certification :

- **Niveau 1 : Mapping (Cartographie)** : quantification des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle (scopes 1 et 2 (voir explications *ci-dessous*)) ;
- **Niveau 2 : Reduction** : contenu du niveau 1, fixation d'objectifs de réduction des émissions sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle et élaboration d'un plan d'actions en vue de les atteindre ;
- **Niveau 3 : Optimisation** : contenu des niveaux précédents et mise en œuvre de mesures de réduction, tant par l'aéroport que par ses partenaires (ajout de la prise en compte du **scope 3**) ;
- **Niveau 3+ : Neutrality** : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions restantes sur lesquelles l'aéroport a le contrôle ;
- **Niveau 4 : Transformation** : contenu des niveaux précédents, hors compensation, et définition d'une stratégie carbone à long terme, alignée sur les objectifs des accords de Paris et démonstration des preuves de réduction active des émissions de la part des partenaires de l'aéroport ;
- **Niveau 4+ : Transition** : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions résiduelles sur lesquelles l'aéroport a le contrôle, en utilisant des compensations internationalement reconnues ;
- **Niveau 5** : maintien d'un bilan net zéro pour les scopes 1 et 2, lutter activement contre les émissions du **scope 3**, renforcer l'approche d'engagement des partenaires et suppression des compensations pour les émissions résiduelles.

Considérant que l'aéroport de Charleroi a atteint, en 2023, le niveau 3 (optimisation), correspondant à la réduction de ses émissions ainsi que de celles de ses partenaires, et, en juin 2024, le niveau 4 (Transformation), ce qui fait de BSCA le premier aéroport belge à atteindre ce niveau ;

Considérant que BSCA s'est fixé différents objectifs, échelonnés dans le temps :

- Réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de minimum 35% entre 2019 et 2030 (il s'agit des émissions totales : scope 1, 2 et 3) et atteindre des émissions nettes nulles en 2050 (scope 3 compris) ;

- Réduire ses propres émissions de CO<sub>2</sub> de manière à atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2030 (il s'agit ici des émissions de l'aéroport sans tenir compte des émissions liées au trafic aérien) ;

Considérant que BSCA s'est aussi engagé dans une démarche de conversion de ses véhicules "internes" en véhicules électriques ;

Considérant, pour en revenir à l'aspect strictement "aérien" que, pour autant que des solutions existent (avions à hydrogène, kérozène "synthétique", "vert", ...) il est raisonnable de penser qu'aucune ne sera applicable à grande échelle avant l'échéance du présent permis en 2045 ;

### Déchets

Considérant que dans le cadre de l'activité pour laquelle l'autorisation est sollicitée, la requérante générera :

- des déchets non dangereux composés principalement d'emballages non contaminés, de déchets plastiques, de déchets métalliques, de déchets de papier/carton, de pneus usés ;
- des déchets dangereux : piles et accumulateurs, néons, huiles usagées, filtres à huile, antigel, aérosols, liquides de frein, liquides de refroidissement, boues contaminées de séparateur eau-hydrocarbures, emballages contaminés par des substances dangereuses, chiffons et absorbants contaminés par des substances dangereuses, véhicules hors d'usage ;

Considérant que la Direction des Infrastructures de Gestion et de la Politique des déchets a remis un avis favorable conditionnel sur le projet ; que les conditions proposées par ce service sont reprises intégralement dans le dispositif ;

### Discussions sur les réclamations

#### Sécurité

Considérant qu'en ce qui concerne les survols et les risques liés au survol des écoles, les réclamations ne portent pas sur des aspects urbanistiques ou environnementaux du projet et sortent du cadre de la présente demande de permis ;

Considérant que les survols doivent toutefois respecter les exigences de sécurité fixées par la Direction générale Transport aérien (DGTA) du SPF Mobilité et Transport qui est l'organisme fédéral de régulation et de contrôle compétent pour ces questions ;

Considérant qu'une recommandation (Sécu-01) est faite par l'auteur de l'EIE concernant le péril animalier pour laquelle la s.a. BSCA a marqué accord ;

Considérant qu'une recommandation (Sécu-02) est faite par l'auteur de l'EIE concernant la sécurité aux abords de l'aéroport ; que BSCA indique que les riverains seront informés des mesures existantes et futures mises en place et qui les concernent ; que ces mesures seront adaptées en fonction du développement de l'aéroport ;

Considérant que le parc pétrolier comprend une quantité de 2.270 tonnes de produits ; que la quantité pour qu'un site soit considéré SEVESO seuil bas est de 2.500 tonnes pour les produits pétroliers ; qu'on est donc à 9% du seuil bas ; que si la quantité de produits pétroliers venaient à augmenter pour atteindre les 2.500 tonnes, une nouvelle demande de permis devrait être introduite et que le dossier comprendrait obligatoirement une notice d'identification des dangers ;

### Santé humaine

Considérant que les réclamations formulées en termes de santé publique sont principalement liées aux nuisances sonores et à la qualité de l'air ;

Considérant que le lien entre pollution et différentes maladies (cancers, ...) est avéré ; que, pour cette raison, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a établi des recommandations donnant valeurs guides pour la plupart des polluants aériens et pour les niveaux de bruit ; que ces normes de l'OMS ont pour vocation de fournir une référence aux législateurs pour la fixation de normes légales contraignantes ; que ces dernières doivent prendre en compte à la fois les recommandations de l'OMS et les impératifs économiques et sociaux indispensables à une politique de santé performante ;

Considérant que, pour la qualité de l'air, les normes à respecter en Région wallonne sont déterminées par la Directive européenne 2008/50/CE ; que cette Directive est applicable aux Etats et leur impose des mesures de suivi de la qualité de l'air ambiant visant notamment à définir et à fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant, afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement dans son ensemble ;

Considérant que deux stations de mesure permanentes ont été implantées aux extrémités de la piste (TMCH07 et TMCH08), suite aux impositions du permis unique du 25 octobre 2018 ; y sont mesurées les concentrations en NO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>, BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et les m-, p-xylènes), naphtalène, hydrocarbures aromatiques polycycliques (dont le benzo(a)pyrène), formaldéhyde et retombées d'hydrocarbures ; que les enregistrements de ces stations ont montré que les valeurs limites définies par la directive européenne 2008/50/CE sont respectées au niveau du site de mesure de BSCA en 2024 ;

Considérant que par rapport aux recommandations de l'OMS, les conclusions pour 2024 sont les suivantes :

- PM<sub>10</sub> : les valeurs guides annuelle et journalière sont respectées pour les deux stations ;
- PM 2.5 : les valeurs guides annuelle et journalière ne sont pas respectées ;
- CO : les valeurs guides sont respectées ;
- NO<sub>2</sub> : la valeur guide horaire est respectée mais les valeurs guides journalière et annuelle sont dépassées ;
- Toluène et éthylbenzène : les valeurs guides sont largement respectées.