



BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.



RAPPORT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2021

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT S.A.

1. Introduction

Aujourd'hui, la notion de Développement Durable est sur toutes les tables et dans toutes les conversations. En effet, le changement climatique, le réchauffement de notre planète, la santé humaine, la croissance économique, l'égalité de traitement des travailleurs et le futur à court- moyen- et long terme des entreprises et des pays du monde sont devenus des éléments centraux dans le cadre d'un développement et d'une gestion globale de nos activités et de nos impacts.

Le secteur de l'aviation est pleinement conscient de son impact sur l'environnement : cela représente entre 2 et 3 % de la masse de CO₂ émise dans l'atmosphère chaque année dans le monde¹. On estime d'ailleurs que cet impact continuera de croître, de plus en plus, d'année en année, notamment en raison de la courbe démographique qui augmente². L'industrie de l'aviation s'est engagée à réduire son impact environnemental et à atteindre la neutralité carbone en 2050³.

Dans un souci de transparence, BSCA a décidé, depuis 2021, de joindre à son rapport de gestion un document reprenant les grands axes, valeurs, actions et KPI's de l'entreprise en lien avec le Développement Durable tels que définis par les Nations Unies. L'objet de ce rapport et son principal objectif sont d'assurer une communication homogène, transparente et régulière des actions en faveur du Développement Durable développées par BSCA et ses partenaires. Cette demande s'inscrit plus largement dans la volonté de transparence voulue par BSCA à l'égard de sa solidarité sociétale (qui va au-delà de la responsabilité sociétale).

2. Entreprise (historique – organigramme – valeurs)

C'est en 1919, lorsque le Roi Albert 1er inaugure la première école belge de pilotage à Gosselies, que débute l'histoire de l'aéroport de Charleroi.

L'année suivante, la Société Générale d'Aéronautique (SEGA) débute des activités d'entretien et de réparation des machines volantes utilisées par l'aéro-club de la région.

L'entreprise Avions Fairey S.A. a ensuite souhaité installer l'une de ses filiales en Belgique.

Gosselies s'est avéré être l'endroit parfait pour cette implantation au vu de sa proximité avec la ville de Charleroi et de la main d'œuvre qualifiée qui y était disponible. C'est cette société qui a fait de l'aéroport le centre de l'industrie aéronautique belge.

Après la seconde guerre mondiale, le « Mont des Bergers » (point culminant de la région gosselienne), désormais classé dans la catégorie des aérodromes publics, voit son exploitation gérée par la Régie des Voies Aériennes (RVA).

En 1978, La Société Nationale de Construction Aéronautique (SONACA) est créée avec pour objectif la reprises des activités de Fairey.

Le nom Brussels South Charleroi Airport (BSCA) a finalement vu le jour le 9 juillet 1991. La création de cette société anonyme s'inscrit directement dans le cadre du transfert effectif des pouvoirs de gestion et des explorations des aéroports régionaux de l'état aux régions. Ce transfert a eu lieu le 1er janvier 1992.

¹ Source : Air Transport Action Group – September 2020 : <https://www.atag.org/component/factfigures/?Itemid=>

² Source : Destination 2050 – A route to net zero European aviation. <https://www.destination2050.eu/>

³ Source : Toulouse Declaration. <https://www.aci-europe.org/toulouse-declaration>



À la suite de ce transfert, la Région Wallonne a alors décidé de remettre la gestion de ces deux aéroports principaux (Charleroi et Liège) à des sociétés de droit privé, soumises aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

Lors de cette période, l'actionnaire majoritaire se trouve être le Holding Sambrinvest.

Au cours des années qui ont suivi, un ensemble de procédures de gestion ont été mises en place et ont pris effet en 1995-1996.

A partir de ce moment-là, l'aéroport n'a plus cessé de s'étendre.

Le 1er mai 1997, Ryanair ouvre une première route à destination de Dublin, au départ de Brussel South Charleroi Airport.

Le 26 avril 2001, Ryanair fait de BSCA sa première base continentale.

D'autres compagnies aériennes ont emboîté le pas à Ryanair et ont permis la diversification de l'offre sur le tarmac de l'aéroport. Jet4you a débuté ses opérations en 2006, avec une ligne directe à destination de Casablanca. De son côté, la compagnie Private Wings est arrivée en 2007 avec le début des opérations vers Ingolstadt.

Tout au long de ces années, le nombre de passagers n'a cessé de croître, forgeant de plus en plus la réputation de l'aéroport.

En 2005, la construction d'un nouveau terminal a débuté afin de pouvoir gérer l'ensemble des passagers, ce dernier étant devenu trop étroit. Son inauguration a eu lieu le 28 janvier 2008 par S.A.R le Prince Philippe.

En 2009, ILS CAT III « *Instrument Landing System* », un outil permettant la poursuite des opérations aériennes lors des conditions à faible visibilité, est installé.

La même année, l'aéroport a connu l'arrivée des compagnies Jetairfly (devenue TUI Fly Belgium par la suite) et Air Arabia Maroc, doublant dès lors l'éventail de destinations proposées depuis le tarmac de BSCA.

Belgian Airport, un nouvel actionnaire privé, est également apparu dans l'écosystème de BSCA en 2009.

Le 30 mars 2014, Pegasus Airlines débarque à BSCA. Au-delà de sa ligne vers Istanbul Sabiha Gökçen, une multitude d'autres villes sont proposées par la compagnie aérienne. Avec celle-ci, l'aéroport s'ouvre aux connexions point to hub et permet de s'envoler vers les destinations lointaines de l'Asie du Sud.

BSCA entame un nouveau chapitre dans son développement.

Durant les années qui suivent, BSCA a continué son expansion et sa diversification en ouvrant son terminal à des compagnies aériennes plus traditionnelles.

En 2017, BSCA a vu arriver sur son tarmac les avions des compagnies Air Corsica et Belavia.

Le nombre de passagers ne cessant d'augmenter au fil des années, un deuxième terminal a été inauguré en décembre 2016.

Le 31 janvier 2018, Brussels South Charleroi Airport annonce officiellement son ouverture aux vols long-courriers réguliers avec l'arrivée d'une nouvelle compagnie, Air Belgium, et ses projets de vol vers Hong Kong. Le long courrier débarque sur le tarmac de BSCA.

En avril 2019, BSCA devient un hub et propose le transit à ses passagers avec la compagnie Ryanair. Les passagers peuvent désormais arriver et repartir depuis Charleroi en restant dans une nouvelle zone transit, conçue à cet effet. Grâce à ce nouveau circuit pour les passagers en correspondance, leur expérience se voit simplifiée, avec de nouvelles opportunités pour voyager en Europe, via BSCA.

Dans ce cadre, les passagers peuvent opter pour le « *self connecting* », proposé par plusieurs sites internet dont Kiwi.com, partenaire de BSCA. Ces sites permettent aux passagers de trouver le moyen le moins onéreux pour atteindre leur destination moyennant un ou plusieurs vols successifs.

L'allongement de la piste de 2500m à 3200m, inauguré en octobre 2021, fait également partie intégrante de la stratégie de BSCA, dans le développement de ses activités. Cet allongement de la piste permettra notamment aux avions d'utiliser toute la longueur de la piste, ce qui sollicitera moins leur moteur pour arriver à la vitesse nécessaire au décollage ; cela induit par conséquent une consommation moindre de fuel et donc un impact carbone plus limité.

Organigramme :

L'organigramme général permet de présenter les différents départements existants à l'aéroport de Charleroi. Le département Technique et des Opérations est le service le plus important en termes de travailleurs. C'est autour de ce département que gravite l'activité aéroportuaire, en ce compris l'activité Handling passagers/piste, Fuel, Incendie, PMR, Business Aviation et Cargo. Cet organigramme met en évidence les nombreux niveaux hiérarchiques présents à BSCA. Les autres départements sont des services supports au quotidien.

Valeurs :

Les valeurs que BSCA veut faire vivre en son sein sont les suivantes :

- 1) La **confiance** dans les relations internes et externes de toute personne participant au développement de BSCA
- 2) La **compétence** de chaque acteur dans sa relation avec l'entreprise
- 3) L'adhésion par la **loyauté** de chaque membre du personnel à la mission, la vision et les valeurs de BSCA
- 4) L'**esprit d'équipe** à chaque niveau et à tout moment
- 5) L'**orientation clients** et partenaires dans toute initiative et action
- 6) Le **respect** de l'**environnement**, de la **sécurité** et de la **sûreté**
- 7) L'**intégrité** totale

3. Le Développement Durable et les Nations Unies

3.1 Introduction

BSCA fournit depuis de nombreuses années des efforts en matière environnementale, notamment :

- La diminution de l'impact sonore de l'activité aéroportuaire pour les riverains, en étroite collaboration avec la SOWAER et une communication transparente et en temps réel des trajectoires des avions avec leur niveau de bruit ;
- L'adoption de mesures de limitation du bruit à la source (couvre-feu de 23h00 à 06h30, interdiction des aéronefs les plus bruyants, limitation du niveau de bruit) ;
- L'installation de capteurs pour mesurer la qualité de l'air ;
- La mise en place d'un réseau efficace de collecte et de traitement des eaux de pluie et des eaux usées comprenant entre autres une station d'épuration des eaux usées performante ;
- Le recours à des véhicules électriques ;
- Etc.

Voir notre site internet pour plus d'informations via le lien <https://www.brussels-charleroi-airport.com/fr/environnement>

Depuis novembre 2020, BSCA s'est engagée à « verdir » ses activités. En effet, plusieurs processus de certification, entraînant une série de mesures et d'actions, ont été lancés entre novembre 2020 et aujourd'hui.

3.2 Airport Carbon Accreditation

Dans un premier temps, BSCA s'est inscrite au programme de certification « *Airport Carbon Accreditation* » lui attribuant le Niveau 2 « *Reduction* » au mois de mars 2022. Cette accréditation demande la formulation publique d'une politique environnementale, le calcul de l'empreinte carbone des activités concernées par les Scopes 1 et 2 du GHG Protocol (dites « émissions directes ») et la démonstration de leur réduction sur une moyenne mobile de 3 ans précédant l'année de certification, ainsi que la proposition et l'implémentation d'un plan de réduction de ces émissions à horizons multiples (court-, moyen- et long-terme). En lien avec notre objectif à plus long terme, BSCA s'est formellement engagée devant la Commission européenne à être Net Zero CO2 en 2050 au plus tard. Pour ce faire, BSCA travaille en deux temps :

1. La neutralité de ses émissions directes (Scopes 1 & 2) d'ici 2035
2. La neutralité de l'ensemble de ses activités (Scopes 1, 2 & 3) en 2050.

Le Scope 3 du GHG Protocol sera dès lors abordé lors de l'implémentation du Niveau 3 de l'Airport Carbon Accreditation, considérant, cette fois-ci, l'ensemble des activités gravitant autour de l'aéroport telles que les compagnies aériennes, les fournisseurs, les passagers, le traitement des déchets, etc.

3.3 ISO 14001

Au mois de novembre 2021, il a été décidé de mettre en place un Système de Management de l'Environnement (SME) dans l'optique de pouvoir prétendre, début 2023, à la certification ISO 14001:2015. Ceci démontre, une fois de plus, le sérieux que BSCA peut accorder à la réflexion climatique actuelle et sa volonté de contribuer à la diminution des émissions de CO2 mais aussi des gaz « non-CO2 » ou convertis en « CO2 équivalents ».

3.4 ONU

Durant le mois de juillet 2021, tous les acteurs de BSCA se sont engagés dans une certification liée aux 17 Objectifs Développement Durable (ODD's) définis et promus par les Nations Unies. Cet engagement place BSCA au rang de la toute première entreprise wallonne à y prétendre. Nous avons décidé de participer à ce programme car, au contraire des autres certifications, celle-ci prend en compte la totalité des ODD's incluant dès lors des notions humaines (bien-être au travail, pauvreté, égalité, etc.) et sociétales (partenariats, justice, croissance, villes durables, etc.) en plus des considérations environnementales « classiques ». À présent, nous ne parlons plus de « gestion environnementale », mais de « gestion du Développement Durable » de l'aéroport ou solidarité sociétale. Cette certification planifiée sur 3 ans, demande d'établir et de réaliser une série d'actions annuelles orientées vers le « Développement Durable » (DD) pour améliorer le score de l'entreprise établi lors d'un audit préalable. La première et deuxième année de certification, il est remis, à l'entreprise candidate, un certificat d'entrepreneuriat durable de la part de la Chambre de Commerce et d'Industrie, pilotant cette certification et apportant son aide à l'entreprise concernée. La troisième année, un certificat est formellement transmis par les Nations Unies au travers de l'UNITAR à l'entreprise arrivée au bout de ses objectifs.

4. Les 17 Objectifs Développement Durable (ODD's) de l'ONU

La certification UNITAR prenant en compte le plus grand nombre de paramètres liés au Développement Durable de l'entreprise, nous avons choisi d'organiser le présent rapport selon les 17 ODD's définis par les Nations Unies et divisés en trois grandes catégories :

- a. Humain / social ;
- b. Environnement ;
- c. Economie.

a. Humain / social

ODD 1 & 16 – Pas de pauvreté, paix, justice et institutions efficaces

Depuis le mois de septembre 2021, nous élaborons une stratégie de communication spécifique relative à nos avancées en termes de Développement Durable. De ce fait, nous avons développé une section « Environnement » sur notre site web (<https://www.brussels-charleroi-airport.com/fr/environnement>) dans laquelle il est possible de retrouver la politique complète et ambitieuse de BSCA serties de ses objectifs de réduction d'émission et d'économie énergétique (<https://www.brussels-charleroi-airport.com/fr/politique-environnementale-de-bsca>).

De plus, 2021 fut, encore une fois, une année de solidarité pour BSCA. En effet, une action solidaire a été organisée au sein même du terminal Executive Aviation les 24 et 25 juillet en faveur des personnes se retrouvant sinistrées à la suite des inondations qui ont frappé notre pays de plein fouet. Cette action visait la collecte de denrées alimentaires, de vêtements, de produits d'hygiène et de puériculture, de matériel de nettoyage, etc. pour redistribution aux sinistrés. Un total de 3 semi-remorques a collecté l'ensemble des dons pour les acheminer vers les sinistrés.

Enfin, l'année 2022 sera l'année de l'environnement avec la mise en place d'un Système de Management Environnemental (i.e. SME) en accord avec les exigences issues de la norme internationale ISO 14001. Cette norme et ce SME seront utiles pour améliorer le processus de gestion du Développement Durable de BSCA et y seront ajoutées, les notions de Développement Durable non prises en compte dans celle-ci.

ODD 2 – Faim Zéro

Depuis près de 15 ans, BSCA se mobilise en faveur des plus démunis. En effet, la totalité des produits alimentaires non entamés, collectés lors des opérations de tri et de check-in des passagers, sont eux aussi reconvertis sous forme de dons offerts à l'association « Faim et Froid » venant en aide aux enfants et familles en difficultés de la région de Charleroi.

ODD 3 – Bonne santé & Bien-être

Chaque année, une ou plusieurs analyses de risques psychosociaux sont réalisées de façon à s'assurer du bien-être au travail des collaborateurs de BSCA. En complément, BSCA reste vigilante concernant le taux d'absentéisme recensé, bien que celui-ci reste relativement faible (environ 3 %). BSCA offre également chaque année le vaccin contre la grippe à l'ensemble de son personnel.

Suite à la crise sanitaire de Covid-19, une série de mesures de protection ont été mises en place pour le personnel directement en contact avec les passagers, telles que la mise à disposition de masques/gants/gels hydroalcooliques/lingettes/visières et le placement d'écrans en plexis sur les comptoirs.

Au niveau du pré-check, la Croix Rouge s'est chargée de distribuer des masques à l'entrée du terminal.

Dans les terminaux, les fréquences de nettoyage des surfaces de contact ont été augmentées et des marquages au sol ont été placés à un maximum d'endroits, de même que des distributeurs de gel hydroalcoolique.

Des mesures favorisant la santé physique de nos collaborateurs ainsi que des brochures de sensibilisation, notamment pour les personnes à horaires décalés, ont été réalisées. Par ailleurs, il existe toujours une possibilité de faire du sport durant les pauses. Enfin, l'usage de produits non dangereux pour la santé (écolabellisés) est devenu monnaie courante et constitue un critère de sélection dans le cadre du choix du produit commandé et utilisé. Dans le cas où un produit dangereux pour la santé constitue l'unique option envisageable, des formations de sécurité sont systématiquement dispensées au personnel qui manipule ces produits.

Enfin, le taux d'accidents de travail à BSCA est extrêmement faible avec uniquement 24 accidents de travail en 2021 pour un taux de fréquence de 39,01. A titre comparatif, dans les secteurs similaires à celui de BSCA, en Belgique, ce taux s'élevait en moyenne à 36. Cela est dû aux nombreuses mesures de sécurité mises en place par BSCA pour protéger ses employés et ouvriers.

ODD 4 – Education de qualité (formations)

Du point de vue de l'éducation, l'ensemble de nos collaborateurs est encouragé à évoluer tant horizontalement que verticalement au sein de l'entreprise, et ce, au travers de notre politique de promotion interne et de la rotation des postes. En 2020, un total de 311 heures de formations orientées vers les « *soft skills* » ont été dispensées aux membres du personnel de BSCA contre 260 heures entre le 1er janvier et le 31 octobre 2021.

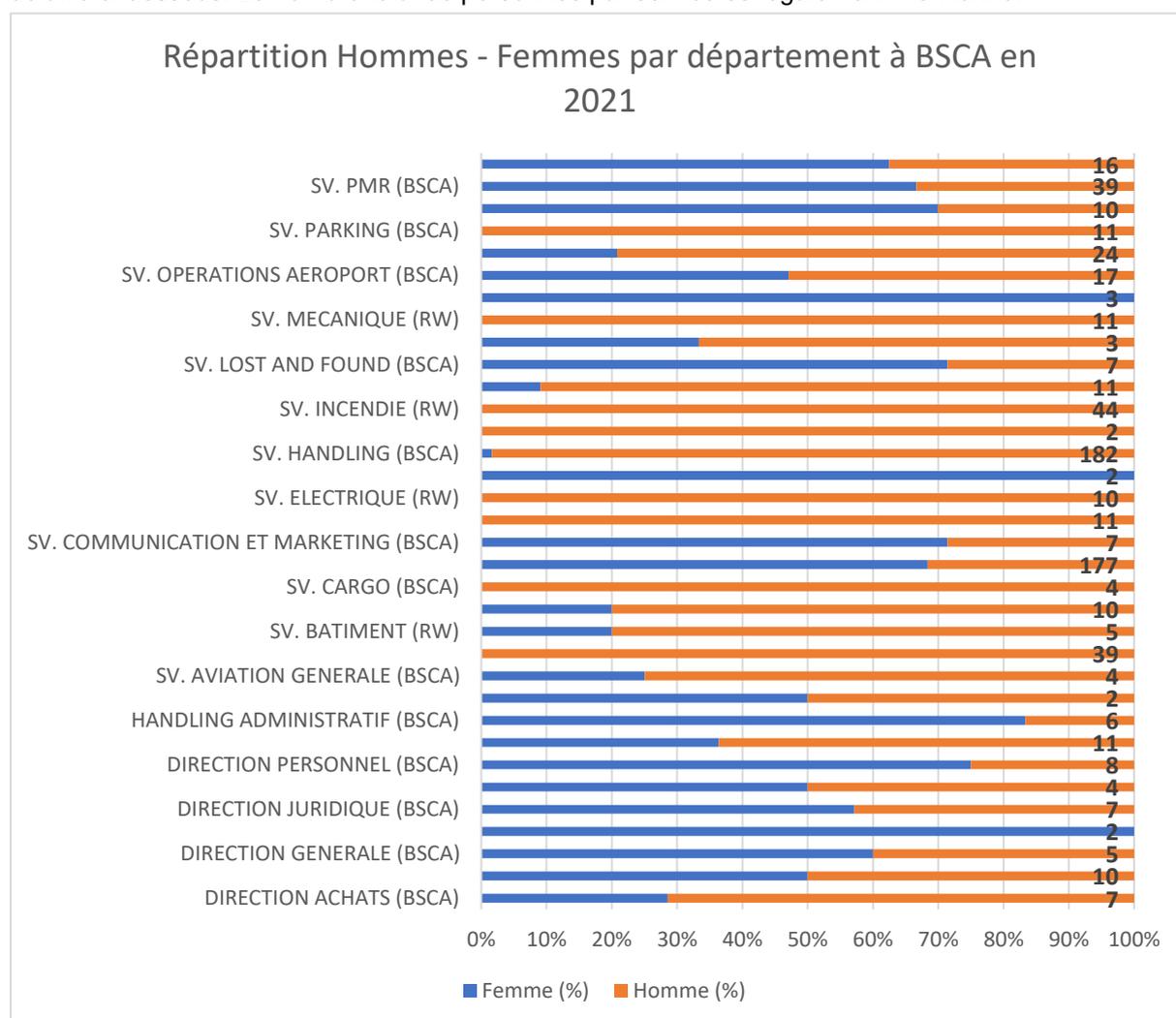
Par ailleurs, de nombreux stages et apprentissages se voulant sérieux avec des débouchés sont proposés chaque année (ex : formation mécanique). A titre indicatif, l'année 2020 s'est soldée par un total de 55 stagiaires venant tant d'écoles que du centre de formation WAN contre seulement 17 de janvier à octobre 2021. De plus, de nombreux partenariats avec des écoles et établissements de formations sont amorcés (école de tourisme, ONE...). Trois écoles d'aviation occupent d'ailleurs une partie des locaux de notre site aéroportuaire (Air Academy New CAG, Belgian Flight School, Brussels

Aviation School).

L'aéroport de Charleroi – malgré son développement – est le seul aéroport international belge à soutenir de manière aussi importante la formation des pilotes de ligne.

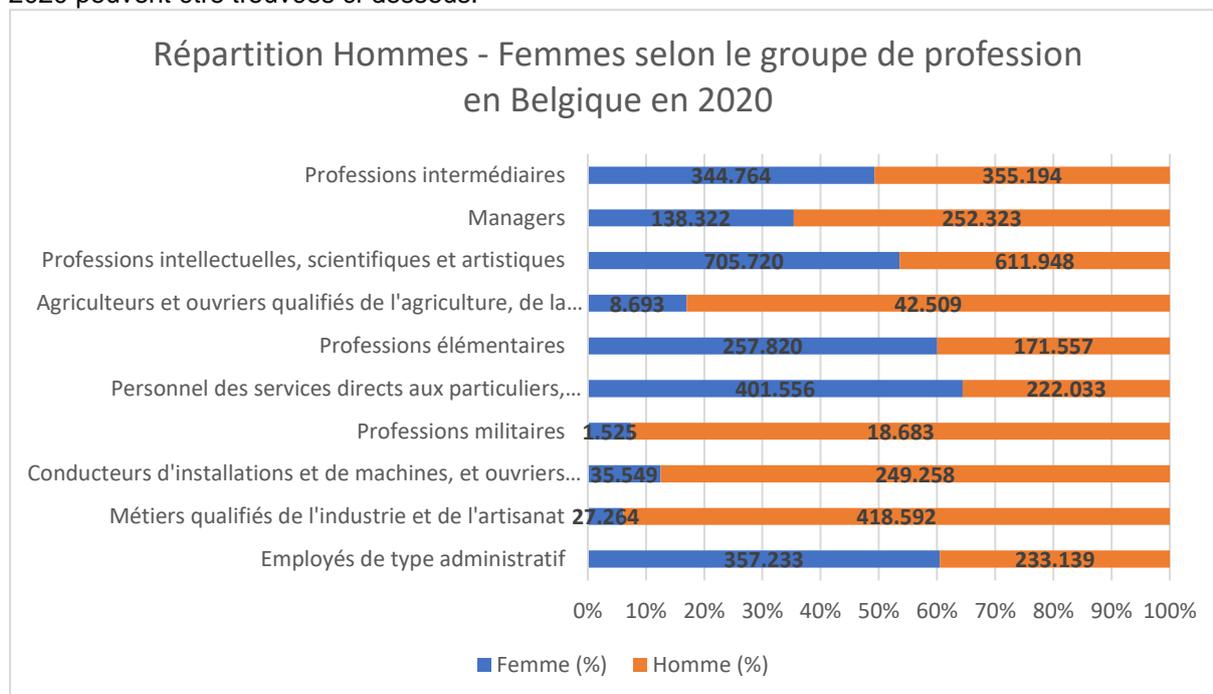
ODD 5 – Egalité entre les sexes

Au sein de BSCA, il est connu que les hommes, les femmes et les LGBTI bénéficient d'une égalité des chances dans l'organisation, sans aucun préjugé. Au 31 décembre 2021, nous dénombrons un taux de 66,95 % d'hommes et de 33,05 % de femmes⁴. BSCA se rapproche, d'année en année, de plus en plus du ratio visé de 50-50 entre le nombre d'hommes et de femmes engagés. Par ailleurs, nous insistons, au travers d'une politique égalitaire, sur un équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée tant pour les hommes que les femmes, en tenant compte de leurs contraintes familiales respectives. Un graphique démontrant la part d'hommes et de femmes représentée dans chaque service de BSCA est détaillé ci-dessous. Le nombre total de personnes par service est également mentionné.



⁴ Contre 67,76 % d'hommes et 32,24 % de femmes en 2020 et 69,59 % d'hommes et 30,41 % de femmes en 2019

A titre comparatif, les valeurs de la répartition des genres selon le groupe de profession en Belgique en 2020 peuvent être trouvées ci-dessous.



ODD 10 – Inégalités réduites

Au sein de BSCA, 34 nationalités différentes sont représentées parmi les membres du personnel, sans comporter aucun souci d'inclusivité connu chez les représentants du personnel.

BSCA respecte également le droit de professer librement sa religion de manière pacifique au travail et insiste sur le respect des droits humains auprès de ses concessionnaires et fournisseurs au travers de clauses systématiques dans la rédaction de ses cahiers des charges. Outre la responsabilité environnementale, ces clauses concernent la lutte contre l'esclavagisme, le travail des enfants, etc.).

b. Environnement

ODD 6 & 14 – Eau propre, assainissement & vie aquatique

Dans le cadre de la rationalisation de notre consommation d'eau potable, nous redirigeons une partie des eaux de toiture vers une citerne à eaux de pluie pour alimenter nos sanitaires. L'ensemble des toitures des nouveaux bâtiments en cours ou à venir, auront également la même vocation afin de diminuer au maximum notre consommation d'eau potable depuis le réseau. A cet effet, nous réalisons un suivi de notre consommation rapportée au nombre de passagers fréquentant BSCA en guise d'indicateur de suivi.

L'un des plus gros points d'attention porté par la plupart des aéroports européens, à l'exception des avions, est le traitement des eaux de ruissellement chargées en glycol lors de la période hivernale. Pour cela, une étude est en cours dans l'optique de l'implémentation d'un nouveau procédé d'assainissement permettant une dégradation 8 à 9 fois plus rapide du glycol présent dans l'eau. Cette nouvelle méthode

permettra également de diminuer d'environ 30 % l'énergie nécessaire à son bon fonctionnement et de diminuer la quantité de boues traitées comme déchet.

ODD 7 – Energie propre et d'un coût abordable

Depuis de très nombreuses années, BSCA est alimentée en électricité 100 % verte. En 2019, afin d'amorcer la désolidarisation du réseau électrique, BSCA installait et mettait en service près de 1.560 panneaux photovoltaïques sur la toiture de son terminal T2. Ceci représente une production annuelle d'environ 440 MWh, soit 4 % de la consommation annuelle de l'aéroport, et une diminution des émissions de CO₂ d'environ 90 tonnes par an. Par ailleurs, l'ensemble des luminaires de BSCA sont progressivement remplacés par des luminaires LED, ce qui équivaut à une diminution de 70 % de la consommation énergétique et à environ 50 tonnes de CO₂ émises en moins par an.

De nouveaux projets photovoltaïques sont actuellement à l'ordre du jour, augmentant ainsi progressivement la part d'énergie autoconsommée de l'aéroport.

Comme le dit l'adage : « il faut diviser pour mieux régner » ; c'est pourquoi BSCA ne compte pas s'arrêter à l'installation de panneaux photovoltaïques. En effet, suivant ce principe, de nombreux autres projets énergétiques sont actuellement à l'étude tels que :

- L'installation d'une unité de tri-génération au sein des terminaux ;
- L'utilisation de la technologie « hydrogène » pour le stockage énergétique et l'alimentation de véhicules hydrogènes de tous types situés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du site aéroportuaire ;
- L'amélioration de l'isolation des bâtiments au travers de dispositifs divers et variés ;
- Etc.

L'ensemble de ces consommations énergétiques sont contrôlées en permanence à l'aide d'indicateurs de performance pertinents (kWh/m², m³Gaz/m², Litres de Mazout/passager, etc.).

ODD 9 – Industrie, innovation et infrastructure

Actuellement, BSCA s'est donné pour objectif de changer l'intégralité de ses groupes de froid et de ses chaudières pour des dispositifs plus performants et utilisant des liquides de refroidissement moins nocifs pour l'environnement. En tenant compte des transformations déjà effectuées à l'heure actuelle sur les chaudières et groupes de froid, une économie de près de 25 % d'énergie nécessaire à leur fonctionnement a déjà pu être réalisée.

Il est prévu de rénover le Terminal Sud afin de pouvoir y créer des bureaux pour le personnel administratif, ce qui impliquera le renouvellement des châssis, de la toiture, le remplacement des chaudières, etc.

Dans le cadre de l'extension de la piste, environ 180.000 m³ de terres ont été excavées et assainies directement sur site. Cela a permis d'éviter un transport trop important de ces terres, de diminuer l'impact carbone des travaux et d'améliorer la qualité du sol du site.

ODD 12 – Consommation et production responsable

Depuis mars 2021, BSCA a instauré le tri des déchets ménagers au sein de ses installations. En effet, l'intégralité des déchets dits « dangereux » ont toujours été triés selon les normes en vigueur contrairement aux déchets ménagers. Dès lors, BSCA a fonctionné en plusieurs étapes :

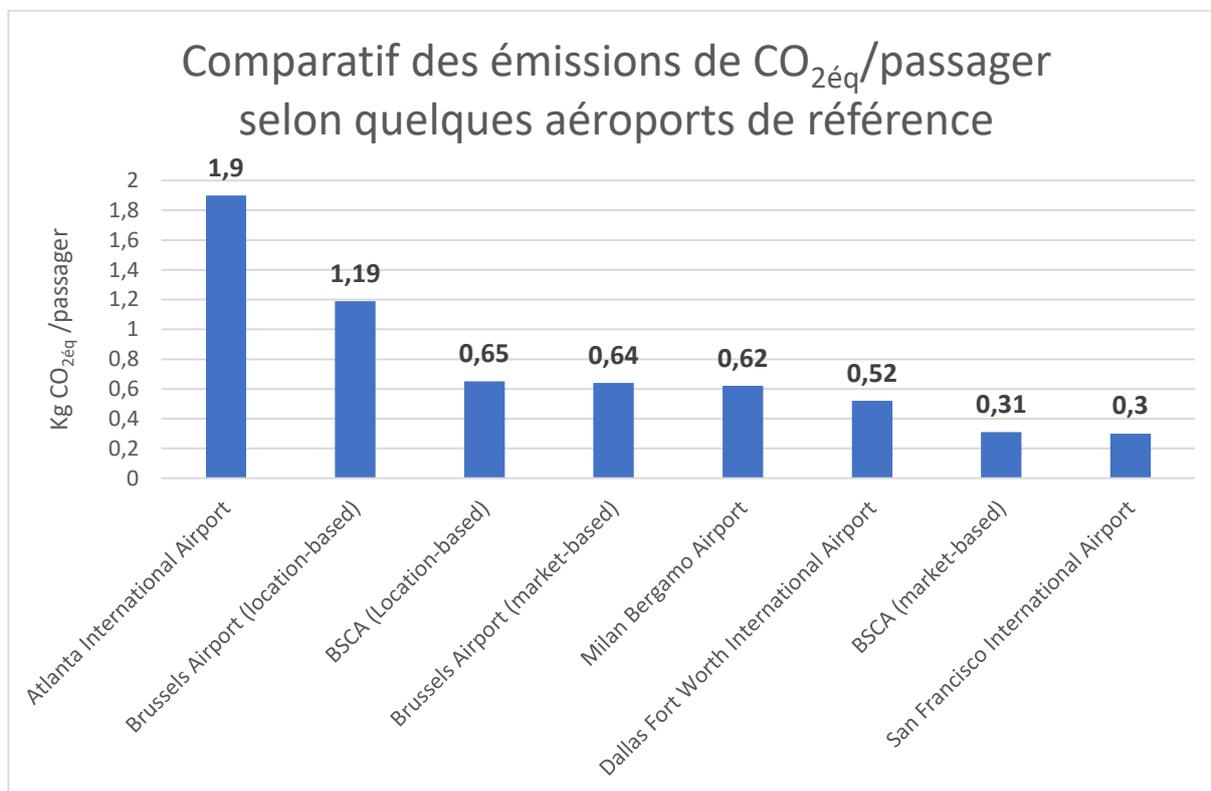
- Réalisation de charte avec les concessionnaires situés au sein du terminal de l'aéroport pour la bonne réalisation du tri de leurs déchets, mais aussi pour l'élimination du plastique à usage unique depuis janvier 2021 ;
- Installation d'îlots de tri (Résiduel – PMC – Papier/Carton) au sein des bureaux privés depuis mars 2021 ;
- Sensibilisation des compagnies aériennes sur la réalisation du tri de leurs déchets et de leur traitement, et le coût correspondant en septembre 2021 ;
- Installation d'îlots de tri (Résiduels – PMC) à destination du passager et anticipation de l'obligation de tri de la matière organique depuis novembre 2021.

Par ailleurs, BSCA intègre systématiquement, depuis novembre 2020, des critères de Développement Durable dans l'ensemble de ses cahiers de charges et de sa procédure d'achat.

Enfin, un programme de communication strictement dédié aux ODDs a été élaboré et est revu mensuellement pour informer nos fournisseurs et partenaires, mais également nos passagers des mesures et actions relatives au Développement Durable prises par BSCA.

ODD 13 – Lutte contre les changements climatiques

Suite au calcul de son empreinte carbone (+/- 2.000 tonnes de CO2/an) ne considérant que les Scopes 1 & 2 du GHG Protocol, un plan de réduction ainsi qu'un Carbon Management Plan à horizon 2024 ont été élaborés au sein de BSCA. Le calcul des émissions de CO2 a pris, comme année de référence quant au suivi des mesures implémentées, les émissions réalisées durant l'année 2019. Ce Carbon Management Plan a fait l'objet d'une validation par l'ensemble des organes de BSCA. A titre d'exemple, voici ci-dessous un graphique représentant les émissions de CO2 équivalent par passager de quelques aéroports de référence où nous pouvons constater que BSCA se positionne très bien. Ces émissions ne concernent que les Scopes 1 & 2 du GHG Protocol qui exclut, dans son calcul, les émissions liées aux avions, fournisseurs, etc. Il est également possible de constater que, dans certains cas, il est fait mention du « *Market-* » ou « *Location-based* ». Le « *location-based* » est un calcul qui prend en considération l'énergie achetée, en prenant les émissions CO2 de cette énergie sans considérer les conditions du contrat d'approvisionnement. Dans le cas du « *Market-based* », les conditions du contrat de fourniture d'énergie sont prises en compte. C'est pourquoi, étant donné que le contrat d'énergie de BSCA est sous « énergie verte », les émissions liées à la consommation électriques sont réduites à 0, diminuant considérablement les émissions globales des scopes 1 & 2 de BSCA. Dans le cas où il n'est pas fait mention de la méthode de calcul, cela signifie que celui-ci a été réalisé selon la méthode « *market-based* ».



Par ailleurs, un protocole de gestion des plaintes liées à l'environnement a été rédigé et validé de concert avec la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER). De ce fait, la totalité des plaintes liées aux composantes « Air » et « Bruit » de notre politique environnementale est traitée par la SOWAER, BSCA ayant la charge des autres composantes, à savoir la « Terre » et l'« Eau ».

En outre, dans sa procédure de gestion du bruit chez les riverains, la SOWAER a, à l'heure actuelle, procédé à l'acquisition de 213 immeubles et l'insonorisation de 3.653 autres autour de l'aéroport de Charleroi, ce qui représente une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement sonore d'environ 3.900 familles.

Enfin, au travers d'un comité CEM (*Collaborative Environment Management*), une discussion permanente est en cours entre BSCA, les compagnies aériennes, la SOWAER et Skeyes pour la systématisation et la création de nouvelles procédures de vol (essentiellement d'atterrissage) permettant une économie substantielle de carburant et une diminution de l'impact sonore des aéronefs fréquentant l'aéroport. De plus, l'allongement récent de la piste de BSCA permet aux moteurs des avions les plus fréquents de diminuer la sollicitation des moteurs au décollage, diminuant ainsi la quantité de fuel consommé au décollage et l'impact sonore aux voisins directs de BSCA. En parallèle à cela, de plus en plus de compagnies aériennes s'engagent dans la réduction de leurs émissions de CO₂ et de leurs impacts globaux sur l'environnement. A titre d'exemple, Ryanair, Wizzair et Pegasus Airlines se sont formellement engagés à réduire leurs émissions de CO₂ sous divers horizons. Ryanair s'est engagé à réduire de 10 % ses émissions de CO₂ par passager et à être totalement neutre en carbone d'ici 2050. Wizzair s'est défini l'objectif de diminuer de 25 % ses émissions de CO₂ par passager d'ici 2030. Enfin, Pegasus Airlines s'est également engagé dans la réduction de 20 % de ses émissions par passager d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

ODD 15 – Sol et vie terrestre

Soucieuse des améliorations dans ce domaine, BSCA a pris également l'initiative de créer des synergies avec différentes universités wallonnes. En effet, une thèse de doctorat avait déjà été réalisée sur site, en collaboration avec l'UMons et rédigé par Julien Denis-Tricart, portant sur le thème : « *Présence aéroportuaire et dynamiques territoriales : l'empreinte économique de l'aéroport de Charleroi* ». De nouveau, cette année, différentes institutions universitaires ont été contactées afin de pouvoir statuer sur l'impact environnemental de l'aviation ainsi qu'évaluer et caractériser la biodiversité et la faune spécifique d'un site aéroportuaire au travers d'une nouvelle thèse de doctorat et d'un mémoire.

De plus, BSCA a récemment réalisé la commande d'une borne de compensation volontaire, proposant aux passagers qui veulent diminuer l'impact environnemental issu de leur vol, de contribuer financièrement à des projets de compensation carbone locaux, en faveur d'une pratique agricole durable.

c. Economie

ODD 8 – Travail décent et croissance économique

Durant l'année écoulée, BSCA a mis en place des workshops de type « brainstorming » ainsi que quelques formations orientées vers les « *soft skills* », telles que la gestion du stress et de l'énergie, le leadership, la gestion d'équipe, etc.

L'ensemble des postes à risque ont été clairement identifiés et les risques sont adressés et décrits à l'ensemble du personnel occupant ces postes au travers de fiches de sécurité.

L'intégralité des postes de BSCA possèdent un barème nettement défini et BSCA fait preuve d'une transparence totale sur les hauts salaires.

Suite à la crise sanitaire de Covid-19, le personnel de BSCA a été invité à participer à l'effort collectif pour la mise en œuvre du plan stratégique de BSCA et de l'accord social qui en fait partie. Ce dernier implique notamment un effort salarial de l'ensemble des collaborateurs de la société, dont les administrateurs et les membres de la direction.

ODD 11 – Villes et communautés durables

Depuis de nombreuses années, BSCA procède à une redirection de ses PC's usagés et encore fonctionnels vers des écoles ayant besoin de tels supports informatiques pour leur bon fonctionnement. Par ailleurs, il est de plus en plus envisagé, au niveau des matières premières alimentaires, de développer l'approvisionnement durable, local et en circuit court avec des entreprises voisines de l'aéroport. En outre, dans cette démarche de durabilité croissante de l'entreprise, une modification de la Car Policy de BSCA est en cours, poussant de plus en plus l'employé à passer à un véhicule électrique.

Actuellement, BSCA, en concertation avec la SOWAER, est en train de mettre en place le concept de « Communauté aéroportuaire ». L'objectif du développement de ce concept est de cultiver l'inclusion, l'intégration et la participation d'acteurs non aéroportuaires dans un écosystème gravitant autour de l'aéroport.

Enfin, afin de garantir la sécurité de tous, un Plan Interne d'Urgence a été rédigé et décliné en guidelines. Celui-ci est revu 2 fois par an et est présenté en CPPT pour une implication de l'ensemble

de la plateforme aéroportuaire, et ce, en conformité totale.

ODD 17 – Partenariats pour la réalisation des objectifs

Afin de garantir la réalisation des objectifs que BSCA s'est elle-même fixés, de nombreux partenariats sont envisagés sur des sujets divers. En effet, en complément de la thèse de doctorat énoncée ci-avant à l'ODD 15, BSCA relance ses besoins de recherche autour de thématiques diverses et variées impliquant tant des doctorants que des mémorants provenant de nombreuses universités (ULg, ULB, UCL, UNamur, UMons).

Etant donné que le monde aéroportuaire a besoin d'une collaboration de la totalité de ses acteurs, incluant les compagnies aériennes, BSCA a également été à l'initiative de la création d'un Comité de Gestion Environnementale Collaborative (ou « *Collaborative Environmental Management* » pour « CEM »). Ce comité rassemble une grande partie des acteurs aéroportuaires (BSCA, SOWAER, Skeyes, EUROCONTROL, compagnies aériennes) dans le but de formaliser la collaboration de ceux-ci pour traiter, diminuer et/ou résoudre les différents impacts et problèmes environnementaux issus de leurs opérations tant sur site qu'à proximité de celui-ci.

5. Matrice des risques

Détails du risque		
Causes possibles	Description du risque	Conséquences possibles
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Organisation et procédures</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Insuffisance de mesures concernant la prévention, le recyclage et l'élimination des déchets - La gestion des déchets n'est pas intégrée dans la culture d'entreprise - Procédures internes insuffisantes ou inadéquates afin de réduire les impacts sur l'environnement en termes de bruit, émission de CO₂, déchets, consommation d'énergie... - Manque de communication sur les impacts environnementaux • <u>Management et facteur humain</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Manque d'engagement de la direction et des employés envers la gestion et la réduction des déchets ainsi que sur la limitation de l'impact environnemental 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Description</u> : <ul style="list-style-type: none"> - La production de CO₂, les nuisances causées par le bruit ou toute pollution (air/eau) dans le domaine aéroportuaire entraîne une atteinte à la réputation et des sanctions. De plus, le manque de contrôle sur la limitation des déchets et de la consommation énergétique peut entacher l'image de l'aéroport. • <u>Contexte</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Les passagers sont de plus en plus préoccupés par leur impact sur l'environnement en général et sur les émissions de CO₂ en particulier étant donné le contexte de réchauffement climatique mondial. L'ACI a mis en place un programme de certification ACA pour les aéroports afin d'atteindre la neutralité carbone pour 2050. La DPR, pour la Wallonie prévoit d'atteindre la neutralité carbone des aéroports wallons pour 2030 (vs 2050 pour la Flandre). 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Stratégique</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Perte de compétitivité - Pénalités • <u>Financier</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Coûts supplémentaires - Perte de clients - Perte d'activité • <u>Humain</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Incapacité à attirer et à retenir les personnes et les talents clés - Réduction de l'engagement des employés • <u>Image</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Atteinte à la réputation - Perte de crédibilité - Publicité négative • <u>Legal</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Le non-respect des exigences juridiques relatives à l'environnement peut entraîner des litiges et des amendes
Facteurs limitatifs/aggravants	Retour d'expérience	Indicateurs de risques
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Facteurs limitatifs</u> : / • <u>Facteurs aggravants</u> : <ul style="list-style-type: none"> - La nouvelle déclaration de politique régionale wallonne prévoit de limiter les bruits liés à l'aéroport et la neutralité pour 2030. 		<p>Avancées dans le projet ACA (niveaux 1,2,3 et 4).</p>

6. KPI's des actions entreprises

Différents Indicateurs Clés de Performances ont été définis par BSCA pour assurer le suivi de ses mesures et actions réalisées dans le cadre du Développement Durable. Ces indicateurs sont présentés sous forme de liste non exhaustive et parmi 4 catégories :

- Ressources naturelles :
 - o Consommation en eau par passager ;
 - o Consommation électrique par unité de surface ;
 - o Consommation de gaz naturel par unité de surface ;
 - o Consommation de pétrole par unité de surface et par type de véhicule (handling, voiture de société, etc.).

- Émissions et déchets :
 - o Kg déchets détruits par passager ;
 - o Kg de déchets recyclés/réutilisés par passager (PMC & Papier-Carton) ;
 - o Empreinte carbone des activités de BSCA par type de poste, de bâtiment, d'énergie et par passager.

- Développement Durable :
 - o Nombre d'action de solidarité
 - o Taux d'absentéisme
 - o Parité Hommes-femmes
 - o Pourcentage de réalisation des plans d'actions
 - o Nombre d'heures de formations liées au Développement Durable

- Incidents :
 - o Nombre d'accidents et de presque accidents ;
 - o Efficience des opération et temps perdu.

- Mesures proactives :
 - o Implémentation de mesures de réduction des risques ;
 - o Scores issus des audits environnementaux à venir.

7. Ligne du temps des objectifs

