



BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.



**RAPPORT DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE 2022**

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 Ier 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 reprise 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. La politique environnementale de BSCA

Brussels South Charleroi Airport, conscient de la nécessité d'amélioration continue de sa gestion environnementale, agit sur plusieurs volets pour assurer le développement de ses activités dans le respect des milieux naturels et des communautés locales.

Depuis le mois de septembre 2021, BSCA élabore une stratégie de communication spécifique relative aux avancées en termes de Développement Durable.

Cette stratégie passe par la formulation d'une politique environnementale claire et publique.

A travers sa politique environnementale, BSCA s'est engagé moyen terme à :

- Diminuer ses émissions de CO2 entre 2019 et 2030 de minimum 35 %.
- Compenser les émissions restantes via des projets durables impliquant les communautés locales.

et à plus long terme :

- Réduire ses propres émissions à 0 gramme net de CO2 d'ici 2050 ;
- Promouvoir et soutenir l'évolution globale du secteur aérien vers la neutralité en CO2.

BSCA a développé 8 thèmes stratégiques, à travers lesquels l'aéroport va définir plusieurs objectifs/initiatives :

3.1 Air

Aujourd'hui, **près de 30% des véhicules de service** (tracteurs à bagages, escaliers, push backs etc.) sont actuellement électriques et cette proportion ne fait que grandir d'année en année.

La qualité de l'air dans et autour du site aéroportuaire est évaluée en permanence par l'Institut Scientifique de Service Public (ISSeP) pour le compte de SOWAER. Une étude continue avec rapportage annuel réalisée autour de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud met en lumière que les valeurs définies et imposées par notre permis environnemental sont hautement respectées. Le monitoring permanent de certains polluants est accessible via ce lien : <https://www.wallonair.be/en/measurements/live-measurements.html>

En effet, des capteurs ont également été installés autour du site aéroportuaire pour mesurer la qualité de l'air. Ces capteurs, dont les données récoltées en temps réel par un bureau spécialisé indépendant, font l'objet d'une analyse régulière pour ensuite assurer la diffusion d'un rapport annuel sur la qualité de l'air. Le dernier rapport émis, concernant les analyses réalisées pour l'année 2021, démontre que, par rapport aux nouvelles recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (« WHO air quality guidelines level updates – septembre 2021 ») :

- Pour les particules en suspension (fractions PM10 et PM2.5), les valeurs-guides annuelle et journalière ne sont pas respectées ;
- Pour le monoxyde de carbone, la valeur-guide est respectée ;
- Pour le dioxyde d'azote, les valeurs-guides journalière et annuelle sont dépassées mais la valeur-guide horaire est respectée ;
- Pour le naphthalène et le formaldéhyde, selon les critères définis par l'AWAC, ceux-ci sont largement respectés ;
- Pour les retombées d'hydrocarbures, aucune retombée (fractions C₅-C₁₁ et C₁₀-C₄₀) n'a pu être mise en évidence.

Pour tous ces polluants, aucun apport significatif en provenance des activités aéroportuaires ou des mouvements d'avions n'a pu être mis en évidence. De plus, comparées aux stations permanentes du réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, les mesures autour de l'aéroport sont semblables à celles obtenues dans les stations des agglomérations urbaines comme Charleroi et Liège et sont même inférieures pour les oxydes d'azote.

Au travers de son engagement à diminuer en continu son impact environnemental, BSCA contribue à une amélioration de la qualité de l'air dans et autour du site de l'aéroport, notamment par :

- L'électrification progressive de la flotte de véhicule ;
- Le développement de sites de recharge pour ces véhicules électriques tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du site ;
- L'installation de points de connexion électriques pour tous les avions parkés ;
- L'incitation à l'amélioration des procédures de vol et de l'utilisation de carburants durables au travers son Comité de Gestion Environnemental Collaborative (ou « Collaborative Environmental Management » pour « CEM »).

3.2 Eau

5.635m³ d'eau potable ont été économisées en 2022 par l'utilisation d'eau de pluie pour les sanitaires. En complément, à activité d'importance similaire en termes de nombre de passagers, nous avons réussi à diviser par deux notre consommation d'eau potable au travers du colmatage de nombreuses fuites identifiées, passant d'environ 145.000 m³ d'eau consommée en 2019 à **76.000 m³** en 2022. Il est à noter que BSCA opte pour l'utilisation de produits éco-labellisés lorsque cela est possible,

3.3 Bruit

Début des années 2000, la Région Wallonne – par le biais de la SOWAER – a entrepris un programme considérable d'insonorisation des immeubles les plus exposés, voire de rachat de ces derniers, pour diminuer l'impact sonore de l'activité aéroportuaire pour les riverains.

Ce programme d'insonorisation est parmi l'un des plus avancés d'Europe.

Il s'accompagne de la pose de sonomètres à la demande des riverains et d'une communication transparente avec la possibilité de consulter en temps réel les trajectoires et niveaux de bruit des avions.

Dans sa procédure de gestion du bruit chez les riverains, la SOWAER a, en date du 31 décembre 2022, procédé à l'acquisition de 214 immeubles et l'insonorisation de 3.681 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.

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 ».

3.3.1 Retours tardifs

L'aéroport de Charleroi est en principe ouvert de 06h30 à 23h00.

C'est le seul aéroport en Belgique à subir des restrictions d'exploitation aussi importantes.

Toutefois, il faut noter que tous les vols ne sont pas interdits entre 23h00 et 06h30.

En effet, il arrive de manière sporadique que des vols atterrissent ou décollent de la nuit pour des raisons médicales, météorologiques, des chefs d'état, des vols militaires, ... ce qui est autorisé.

Cette précision étant apportée, il faut également signaler que les avions qui sont basés à Charleroi - à savoir ceux qui sont stationnés de manière régulière - peuvent atterrir au-delà de 23h00 à condition que le retard ne soit pas imputable à l'exploitant d'aéronefs et moyennant le respect d'un quota de point⁴.

Malheureusement, nous observons une augmentation conséquente du nombre de retours tardifs malgré les efforts continus déployés par BSCA pour assurer la ponctualité des opérations à son niveau. Malgré un nombre d'avions basés inférieur à celui de l'année 2019, la recrudescence des vols tardifs trouve son origine dans les problèmes rencontrés par le contrôle européen, à savoir :

- Réduction de l'espace aérien européen en raison du conflit en Ukraine ;
- Problème au niveau de l'espace aérien en raison d'un manque de contrôleurs aériens ;
- Problème d'exploitation au niveau du contrôle aérien du Nord de la France.

3.3.2. Limitation du niveau de bruit et de fuel

En plus des limitations horaires et d'un quota count, l'aéroport de Charleroi est également soumis à l'arrêté sanction qui prévoit des amendes à charge des compagnies aériennes pour les dépassements des niveaux sonores prescrits par la réglementation.

L'adoption de mesures de limitation du bruit passe dès lors par l'interdiction des aéronefs les plus bruyants.

La flotte d'avions utilisée à Charleroi est une flotte particulièrement récente (moins de 6 ans) et comprend les avions les moins bruyants en utilisation. Au-delà de cette flotte récente, les compagnies qui opèrent à BSCA sont déjà en cours de renouvellement de leur flotte vers des aéronefs consommant 20 à 30% de fuel en moins et émettant, en moyenne, près de 25% moins de CO₂, NO_x, et de bruit que les avions actuels.

De plus, l'allongement récent de la piste de BSCA permet aux moteurs des avions de décoller sur une distance plus longue et de moins solliciter les moteurs, diminuant ainsi la quantité de fuel consommé au décollage et l'impact sonore aux voisins directs de BSCA.

Ces éléments font que concrètement, l'impact sur les riverains au décollage est moindre. Cela étant, un échange permanent avec l'ensemble des parties prenantes de BSCA est en cours afin de continuer à diminuer au mieux cet impact environnemental.

En effet, au niveau des atterrissages, des discussions sont en cours entre l'aéroport, les compagnies aériennes et skeyes afin d'améliorer les processus d'approche. Une première adaptation des procédures d'approche par défaut a été réalisée en janvier 2023, favorisant ainsi l'utilisation d'une procédure moins bruyante et moins consommatrice de carburant (approche RNP/PBN), au profit des communautés locales et des riverains.

Enfin, il est à noter que l'aéroport veille à réaliser une rotation⁵ de 25 minutes des avions sur le tarmac

⁴ Cfr Décret de 1994 relatifs aux aéroports

⁵ Par rotation, il faut entendre l'embarquement & le débarquement des passagers, l'avitaillement de l'avion, le chargement & le déchargement du fret/mail.

de manière ce que les avions restent le moins possible au sol et évitent de consommer de l'énergie. Dans le cas où ceux-ci viendraient à être à l'arrêt plus longtemps, BSCA met à disposition, pour chaque position d'arrêt, des services de support électriques (Ground Power Unit) permettant à l'avion de continuer d'utiliser dispositifs internes sans recourir à ses moteurs fuel.

Le renouvellement de la flotte des avions par les compagnies aériennes permet une diminution de leur impact sonore d'**entre 40 et 50%** et leur bruit perçu au sol est suivi et analysé en temps réel en collaboration avec la SOWAER (Société wallonne des Aéroports). A cet effet, le nombre de dépassement observé sur le réseau de sonomètre en place a été diminué de façon drastique en 2022 par rapport à 2019 alors que le nombre de mouvements commerciaux est supérieur. En effet, nous sommes passé de 748 dépassements enregistrés en 2019 contre **473** en 2022 alors que nous avons observé une croissance de plus de 2.000 mouvements supplémentaires en 2022.

3.4 Energie

L'aéroport dispose de 1.560 panneaux photovoltaïques sur le toit du Terminal T2 qui lui ont fourni **497,032 MWH d'électricité** en 2022. Il a également entrepris :

- La mise en place de balisage LED sur le site ainsi que le remplacement progressif de l'ensemble des luminaires du site vers la même technologie.
- L'installation d'équipements de climatisation et de chauffage performants au gaz naturel menant à une réduction de consommation de 25%.

3.5 Sol

L'allongement de la piste à 3.200 mètres a permis l'assainissement sur site de près de **180.000 m³** de terre. Nous avons, en fin d'année 2022, procédé au lancement d'un marché de caractérisation de l'état des sols sur l'intégralité du site en vue de pouvoir planifier les assainissements éventuels.

3.6 Déchets

En 2022, **presque 80 tonnes de déchets** ont été recyclés.

3.7 Mobilité

L'aéroport met également tout en œuvre afin d'améliorer la connectivité – en étroite collaboration avec le TEC et la SNCB vers les gares de Charleroi, Fleurus et Luttre, et ce, à défaut de pouvoir disposer de sa propre gare.

Il travaille également avec son partenaire FLIBCO à l'ouverture de nouvelles lignes de transport par autocar en voulant favoriser le recours à des cars de nouvelle génération moins polluants (hybrides voire électriques et/ou à hydrogène à termes).

Début 2023, la Ville de Fleurus a informé BSCA du report de l'ouverture de la ligne IC Charleroi-Sud - Ottignies - Wavre - Leuven par la SNCB.

Le besoin en mobilité est présent pour BSCA dans la mesure où près de 40% des passagers sont connectés à l'aéroport via les navettes Flibco.

Parallèlement, près de 500.000 passagers par an utilisent la navette TEC reliée à la gare de Charleroi-Sud pour se rendre à Bruxelles en train.

A défaut de gare ferroviaire au sein même de l'infrastructure de BSCA, le développement d'une offre mobilité structurante et rapide vers l'aéroport est nécessaire mais ne relève pas de l'aéroport.

3.8 Biodiversité

BSCA est actif et désireux de développer de nouveaux projets ayant pour but d'**évaluer, de protéger, de favoriser et d'améliorer** la biodiversité tant sur le site qu'aux alentours de l'aéroport.

BSCA s'engage aussi à sensibiliser l'ensemble du personnel BSCA ainsi que ses fournisseurs, passagers et clients à sa politique environnementale par le biais d'informations régulières et de formations adéquates.

4. Les process de certification

4.1 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.

4.2 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.

4.3 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 ».

4.4 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.

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

En plus des considérations environnementales « classiques », ces 17 objectifs reprennent des notions humaines comme le bien-être au travail, l'égalité, ou la lutte contre la pauvreté mais aussi des aspects sociétaux tels que les partenariats, la justice et la croissance.

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. Actuellement, le premier certificat sera délivré à BSCA d'ici quelques semaines et le plan d'action en vue d'obtenir le second a été validé. Ce plan d'action devrait être réalisé d'ici la fin de l'année 2023 en vue d'obtenir le second certificat au plus tard en début 2024. In fine, le titre de « SDG

Pioneer » pourra être délivré par l'UNITAR à BSCA une fois la troisième année complétée et validée (fin 2024 – début 2025). Les étapes suivantes seront de prétendre aux titres de « SDG Champions » et « SDG Ambassador » respectivement aux horizons 2027 et 2030.

Les 17 ODD définis par les Nations Unies sont divisés en trois grandes catégories pour lesquelles il est toujours demandé que l'amélioration d'une catégorie ne doit pas porter préjudice à l'une des deux autres :

1 / Humain et social

- a. ODD 1 & 16 – Pas de pauvreté, paix, justice et institutions efficaces
- b. ODD 2 – Faim Zéro
- c. ODD 3 – Bonne santé & Bien-être
- d. ODD 4 – Education de qualité (formations)
- e. ODD 5 – Egalité entre les sexes
- f. ODD 10 – Inégalités réduites

2 / Environnement

- g. ODD 6 & 14 – Eau propre, assainissement & vie aquatique
- h. ODD 7 – Energie propre à coût réduit
- i. ODD 9 – Industrie, innovation et infrastructure
- j. ODD 12 – Consommation et production responsable
- k. ODD 13 – Lutte contre les changements climatiques
- l. ODD 15 – Sol et vie terrestre

3 / Economie

- m. ODD 8 – Travail décent et croissance économique
- n. ODD 11 – Villes et communautés durables
- o. ODD 17 – Partenariats pour la réalisation des objectifs

Au travers de ces objectifs, BSCA démontre son implication concrète dans l'ensemble des ODD reprenant, notamment :

- La participation à des actions de solidarité et de lutte contre la pauvreté et la faim ;
- La prise en compte du bien-être de son personnel au travers d'actions concrètes ;
- Le soutien à la formation et l'évolution de son personnel ;
- La non-discrimination de genres, religions et nationalités dans son processus de recrutement ;
- L'établissement d'actions visant à la réduction de consommation énergétique (électrique, fuel, gaz) et d'eau potable ;
- La sanitarisation complète des eaux usées et industrielles issues de ses processus de gestion ;
- Le développement de solutions durables en termes de production et consommation énergétique (panneaux photovoltaïques, pompes à chaleurs, cogénérations, ...) ;
- La réflexion de chaque action de gestion dans la perspective d'obtenir le plus faible impact possible sur l'environnement ;
- La gestion intégrée, collective et raisonnée des déchets ;
- L'établissement d'actions visant à une réduction de notre empreinte carbone en incluant les compagnies aériennes et les autres partenaires clés ;
- La mise en place de groupes de réflexion liés à l'intégration du Développement Durable au sein de l'entreprise ;
- L'intégration de clauses « durabilités » dans l'ensemble de nos contrats et cahiers des charges ;
- La création de partenariats, privés et publics, incitant à une gestion environnementale collaborative et raisonnée.

L'ensemble des actions concrètes et mesurables sont visibles de façon transparente dans un rapport « Développement Durable » publié chaque année et à retrouver sur notre site <https://www.brussels-charleroi-airport.com/fr/developpementdurable>

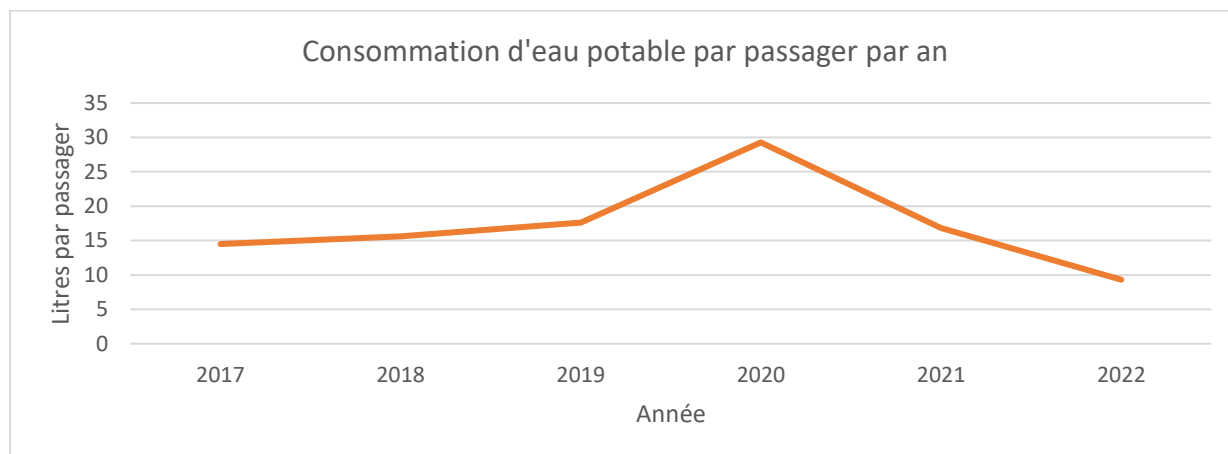
6. KPI's des actions entreprises

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. Nous constatons, dans la quasi-totalité des graphiques ci-dessous, une grande variabilité dans les données collectées durant les années 2020 et 2021 correspondant aux années COVID-19 lors desquelles notre activité s'est trouvée très fortement ralentie. Cela se ressent dès lors fortement au niveau des indicateurs présentés. Ceux-ci sont présentés sous forme de liste non exhaustive et parmi 5 catégories :

6.1 Ressources naturelles

a. Consommation en eau par passager

Etant donné que notre consommation d'eau est liée à la fréquentation de nos installations par le passager, nous calculons sa consommation selon cette unité. Nous constatons qu'entre 2019 et 2022, celle-ci diminue de près de 35%. De nouveau projets pour augmenter de façon significative la part d'eau de pluie utilisée notamment dans nos sanitaires et donc réduire notre consommation d'eau potable sont en cours et doivent être réalisés dans le courant de l'année 2023.



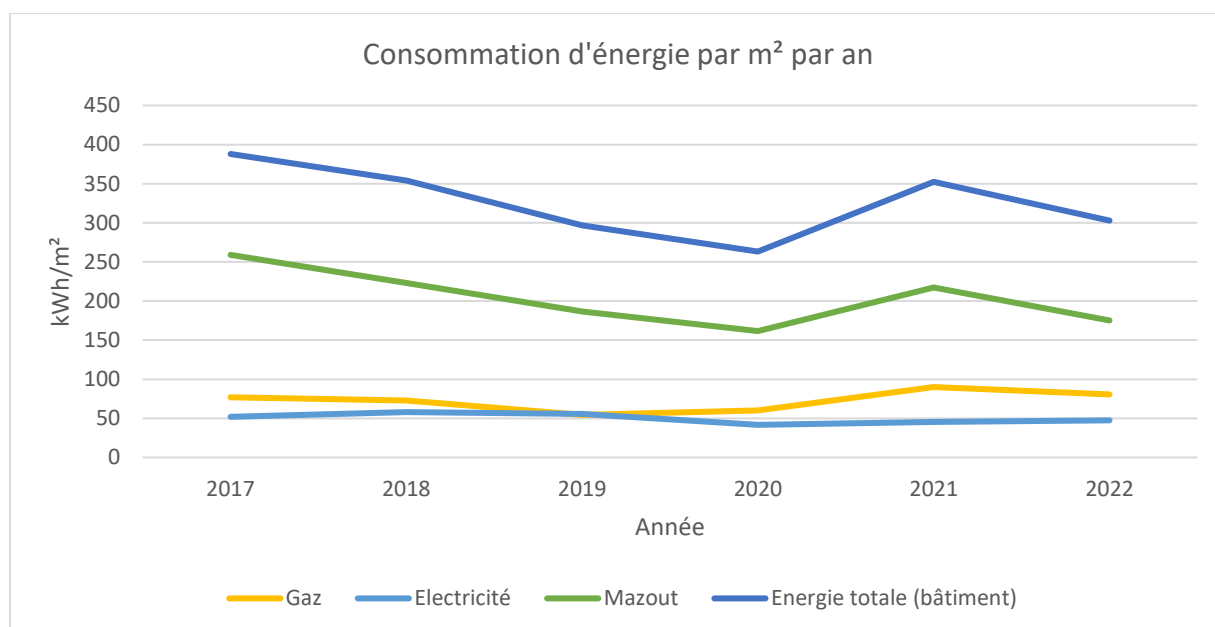
- b. Consommation électrique par unité de surface
- c. Consommation de gaz naturel par unité de surface
- d. Consommation de pétrole par unité de surface (chauffage) et total (véhicule piste)

Dans le cas de ces indicateurs, nous avons effectué une scission entre ce qui concerne le bâtiment (électricité, gaz et mazout de chauffage), pour lequel notre indicateur se calcule en kWh/m², et les véhicules, pour lequel l'indicateur se calcule en litres totaux.

Pour le bâtiment, nous constatons, une diminution des consommations fuel et électriques mais une augmentation des consommations de gaz par rapport à notre année de référence : 2019. Ceci est dû à une élimination progressive de nos chaudières au fuel au profit de chaudières au gaz, cogénération, pompes à chaleurs, etc., plus performantes et moins impactantes au niveau des émissions de CO₂ ainsi que de l'installation de nos premiers panneaux photovoltaïques, mis en service à la fin 2019.

Par ailleurs, nous constatons que notre consommation électrique au mètre carré diminue, en accord avec notre consommation absolue (nous passons d'un peu plus de 17 GWh consommés en 2019 à environ 15 GWh en 2022 correspondant à une diminution de 12%), alors que notre surface de bâtiment augmente d'environ 10% par la création du bâtiment pré-check (+ 1.200 m²) et du contrôle frontière (+ 4.700 m²). Ceci est également la raison de la diminution de la consommation de mazout de chauffage et de l'augmentation (néanmoins relativement faible) de la consommation de gaz.

La dernière de nos chaudières au mazout sera remplacée d'ici la fin 2023. Cette diminution de consommation fuel et électrique est également la conséquence de nombreux chantiers tels que, mais non limités, le remplacement de l'ensemble de nos luminaires vers des lampes LED, l'installation de détecteurs de mouvements, ou encore la création du bâtiment pré-check remplaçant le chapiteau qui existait et qui consommait énormément de ressources pour se chauffer, la rationalisation de l'utilisation du chauffage en hiver 2022 avec l'obligation de ne pas dépasser 19°C dans les locaux de BSCA.

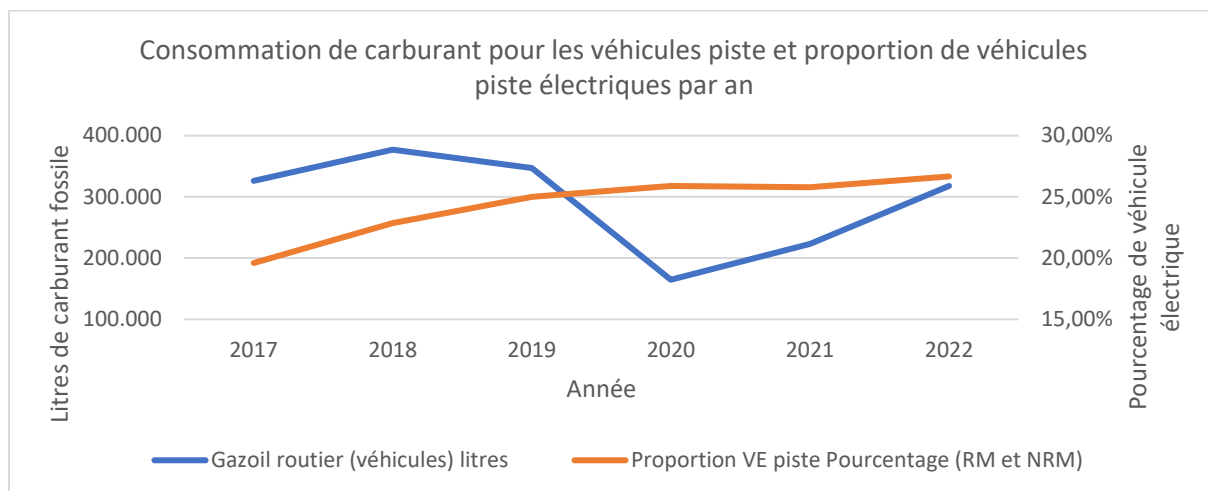


Pour les aspects véhicules, force est de constater que leur consommation fuel diminue elle aussi⁶. Cela est dû à plusieurs des actions actuellement menées à BSCA.

Premièrement, une sensibilisation globale a été réalisée auprès des collaborateurs de BSCA sur l'interdiction légale, depuis 2019, de faire tourner un moteur d'un véhicule à l'arrêt pendant plusieurs minutes.

Ensuite, un remplacement progressif de la flotte de véhicule piste vers des modèles plus durables est en cours. Actuellement, nous parlons d'électrification de la flotte mais la piste de l'hydrogène est également sur la table pour tous les véhicules lourds (véhicules incendies, camions fuels, etc.). L'objectif fixé par la Région wallonne dans la déclaration de politique régionale est notamment d'arriver à un parc de véhicules « vert » pour l'horizon 2030, ce que nous nous emploierons à réaliser.

⁶ La courbe est supérieure en 2022 suite à la pandémie COVID-19 mais est nettement inférieure aux consommations de 2018 et 2019, alors que l'activité aéroportuaire de l'année 2022 est supérieure à celle de 2019.

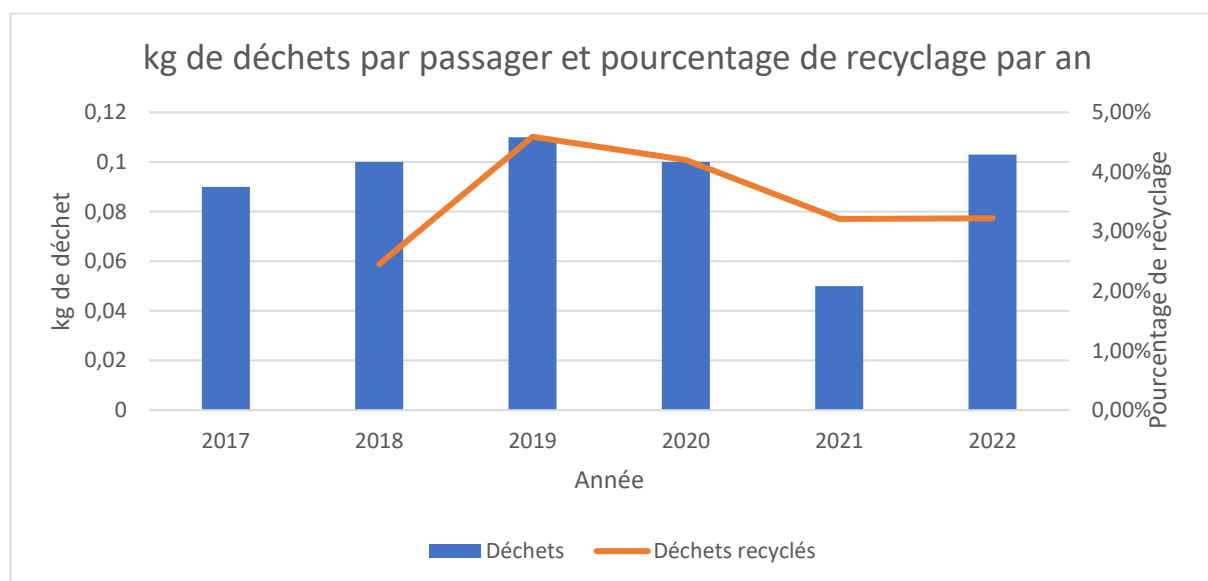


6.2 Émissions et déchets

- Kg déchets détruits par passager
- Kg de déchets recyclés/réutilisés par passager (PMC & Papier-Carton)

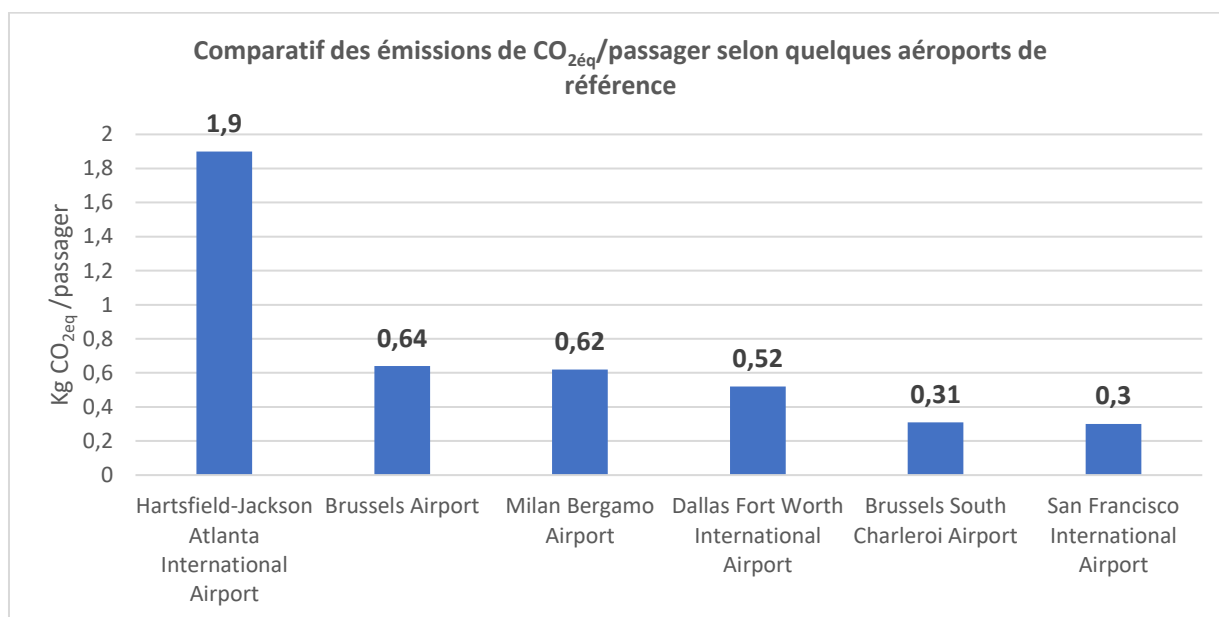
Comparativement à 2019, la masse de déchet globale générée par passager est en très léger recul avec une stabilisation du pourcentage de ces déchets recyclés (voir figure ci-dessous).

Actuellement, BSCA travaille à l'augmentation de ce taux de recyclage pour également réduire la masse totale de déchets générés sur site au travers de l'utilisation d'autres produits plus durables tels que la suppression du plastique à usage unique, la rationalisation des bouteilles en plastique, la diminution de l'utilisation du papier pour les impressions, etc.



NB : les résultats pour 2020 et 2021 sont faussés en raison de la diminution de l'activité aviation à cette période.

c. Empreinte carbone des activités de BSCA par type de poste, de bâtiment, d'énergie et par passager



6.3 Développement Durable

a. Nombre d'action de solidarité

Chaque année, BSCA démontre son engagement vers les communautés locales et les besoins sociétaux de tous les jours. A cet effet, nous participons de façon régulière à de nombreuses actions de solidarité (telle que la collecte de biens pour les sinistrés des inondations de juillet 2021). La comptabilisation de ces actions n'étant effective que depuis l'année dernière, il nous est encore compliqué d'évaluer son évolution au fil des ans.

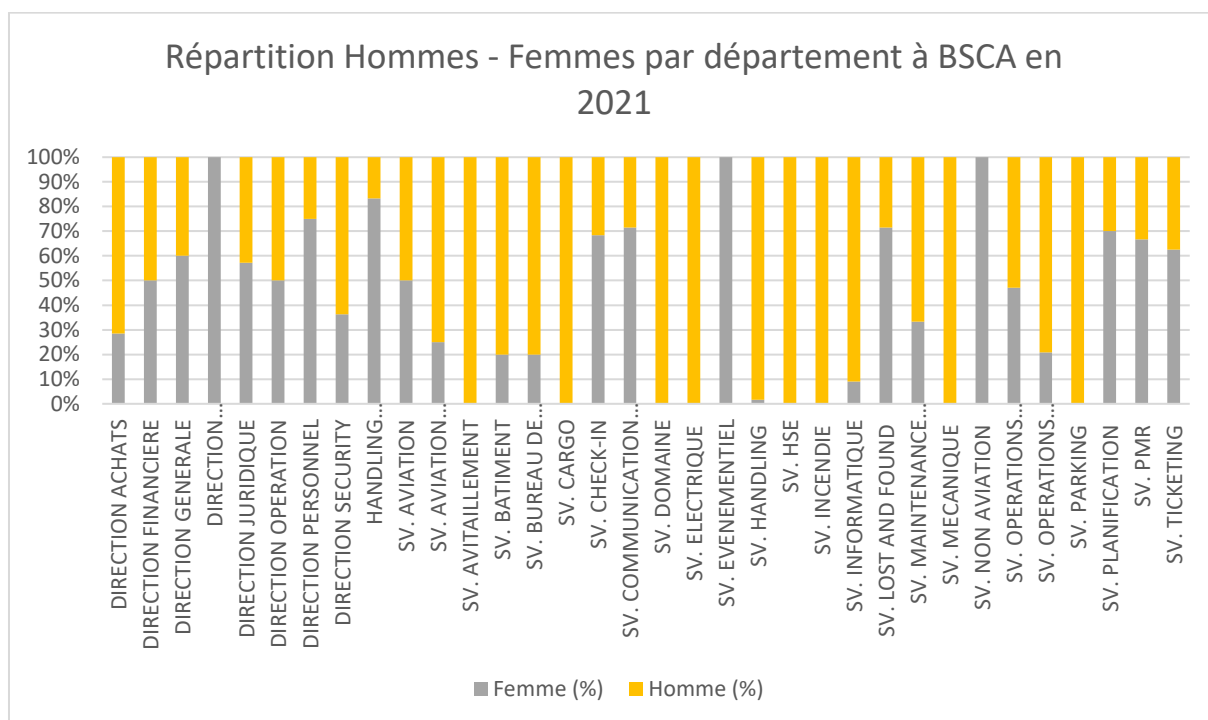
b. Taux d'absentéisme

Actuellement soumis à une légère hausse à la suite de la crise du COVID-19, le taux d'absentéisme continuera d'être suivi année après année et la direction se fait une vocation de le diminuer le plus possible afin de revenir à un taux d'absentéisme de 3%.

c. Parité Hommes-femmes

A BSCA, aucune discrimination de genre, religion, orientation sexuelle, etc. n'est tolérée. C'est pourquoi nous tentons chaque année de nous rapprocher de la moyenne nationale selon les secteurs de l'occupation des positions dans notre structure. Là encore, nous observons une progression dans le bon sens de la composition de notre personnel. Avec une répartition de plus en plus équitable entre les hommes et les femmes dans l'intégralité des membres du personnel de BSCA avec une représentation par service présentée à la figure ci-dessous pour l'année 2021.

Nous imposons également une clause de neutralité dans les contrats avec nos partenaires afin d'éviter tous les signes distinctifs.



d. Pourcentage de réalisation des plans d'actions

Le plan d'action n'ayant été validé et mis en place que depuis 2021 et avec un horizon court terme pour le moment, nous pouvons constater une nette progression de celui-ci passant d'un peu plus de 10% de réalisation en 2021 à environ 50% en 2022.

e. Nombre d'heures de formations liées au Développement Durable

Etant donné la prise de fonction de notre Sustainability Manager en novembre 2020, le nombre d'heures de formations liées au Développement Durable est actuellement un indicateur qui nécessite encore un affinage. En effet, ce nombre d'heures a commencé à être comptabilisé pour l'année 2021 (16 heures), et augmente très légèrement en 2022 (22 heures) mais nous considérons actuellement que cela n'est pas encore totalement représentatif du potentiel de formation qui peuvent être dispensées à l'ensemble du personnel de BSCA.

6.4 Incidents

a. Nombre d'accidents et de presque accidents

Le taux de fréquence des accidents de travail nous montre une gestion améliorée de nos activités de préventions sur le lieu de travail et la diminution de la fréquence de ceux-ci au quotidien. En effet, en 2021, le taux de fréquence des accidents de travail était de 39,01 et montre une tendance à la baisse avec un taux de 35,52 en 2022.

Sur 2022, nous avons un taux de gravité réel de 1,16 ce qui inclut deux accidents de travail impliquant une incapacité permanente (1 ouvrier et 1 employé) et 20 autres impliquant une incapacité temporaire (3 employés et 17 ouvriers). Cela a impliqué un nombre de journées calendrier réellement perdues s'élevant à 719 réparties selon le tableau suivant :

Incapacité (en jour)				
Type	Décès	Permanente	Temporaire	Total
Employés	0	114	107	221
Ouvriers	0	29	469	498
Totaux	0	143	576	719

b. Efficiences des opérations et temps perdu

Actuellement, un département QHSE (Qualité – Hygiène – Sécurité – Environnement) est en cours de mise en place. Au sein de ce département, une position de responsable qualité sera attribuée afin de pouvoir suivre au mieux cet indicateur. Ceci sera détaillé au fur et à mesure des années dans notre rapport Développement Durable annuel.

6.5 Mesures proactives

a. Implémentation de mesures de réduction des risques⁷

De nombreuses procédures, aussi variables et nombreux que sont les processus opérationnels et supports à BSCA, sont rédigées et actualisées de façon régulière. Cet indicateur sert surtout à valider la diminution du taux de fréquence des accidents de travail.

b. Scores issus des audits environnementaux à venir

N'ayant encore pas actuellement d'audits environnementaux complets, cet indicateur prendra son sens dès le milieu de l'année 2023, indiquant le début officiel du lancement de notre Système de Management Environnemental au travers de la certification ISO 14001:2015.

7. Process collaboratif

Etant donné que le monde aéroportuaire a besoin d'une collaboration de la totalité de ses acteurs, incluant les compagnies aériennes, BSCA a 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.

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'environnement⁸. A titre d'exemple, Ryanair, Wizzair

⁷ Risques d'accidents du travail, d'accident et d'incident environnemental (épanchement d'hydrocarbure, pollution de l'air, etc.)

⁸ Cela se fait par plusieurs biais :

- La compensation carbone ;
- L'adaptation et l'affinage des procédures de vol ;
- L'utilisation de nouveaux aéronefs (les B73 Max, et les Airbus Neo consomment tous environ 30% de moins de fuel que leurs prédécesseurs et émettent environ 25% de moins de NOx, particules fines, etc.) ;

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.

Des démarches et des discussions sont également en cours avec les compagnies aériennes afin de promouvoir l'utilisation de bio-fuel et d'améliorer les procédures pour réduire l'impact sur l'environnement de l'aéroport.

En complément, l'engagement de la grande majorité des partenaires vers une gestion pro-environnementale a été formalisé au travers de l'établissement et la signature d'un document appelé « Stakeholder Engagement Plan » pour lequel un plan d'action sur trois ans a été défini et validé par les partenaires eux-mêmes et pour lequel, une révision annuelle est planifiée. Parmi ces partenaires, nous retrouvons :

- BSCA ;
- La SOWAER ;
- Skeyes ;
- Eurocontrol ;
- Sabena Engineering ;
- Ryanair ;
- TuiFly ;
- Air Corsica ;
- EAPC (écoles d'aviation et Business aviation) ;
- Air Belgium ;
- SSP ;
- Lagardère ;
- Relay.

D'autres partenaires sont en cours de considération de leur intégration à la démarche.

Enfin, dans cette dynamique d'aéroport tourné vers la transition environnementale et durable, BSCA a souhaité inclure le personnel à la démarche en créant une Green Team. Son rôle est d'assurer le suivi des mesures déjà appliquées au sein de l'aéroport et d'échanger afin de proposer des nouvelles initiatives à mettre en place, de soulever d'éventuels dysfonctionnements etc. Chaque membre fait office de porte-parole « environnemental » de ses collègues et d'antenne relai multiservice des activités de l'aéroport.

8. Renouvellement du permis d'environnement

Le permis d'environnement de BSCA arrivera à expiration le 25 juillet 2025.

Dans le cadre de son renouvellement, une étude d'incidence et une étude d'orientation doivent être réalisées. Celles-ci visent à :

- Identifier et ré-évaluer les effets de l'exploitation et du développement économique de l'aéroport sur l'environnement ;

-
- Le recours au carburant durable (SAF).



BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.

- Proposer des mesures visant à éviter ou à réduire les effets négatifs sur l'environnement dans une optique d'équilibre entre le développement économique et les impacts environnementaux ;
- Evaluer la qualité des sols et leur teneur en polluants et envisager les actions correctives nécessaires à appliquer dans le futur.

Cette étude d'incidence sera réalisée courant 2023 pour une soumission d'un rapport final et un dépôt de demande de permis à la fin de cette même année.

Nous noterons qu'une étude d'incidence complète a déjà été réalisée en 2019 pour le permis d'extension de la piste.

9. Ligne du temps des objectifs

