

	SOWAER S.A. avenue des dessus-de-Live 8 5101 LOYERS/NAMUR	REÇU LE 26-10-2018 4033.8/18/JS. Copie HDU DLi
--	--	---

NAMUR, le **25 OCT. 2018**

Références DPA : 29734 & D3400/52011/PPEIE/2016/2/FVA/em - PU
Références DGATLP : F0412/52011/PU3/2018.1/GOUV
Annexe : Un arrêté du Gouvernement wallone

RECOMMANDÉ AVEC ACCUSÉ DE RÉCEPTION

OBJET : Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement

- Décision du Gouvernement wallon : article D.IV.50 du CoDT
- Commune de dépôt de la demande : CHARLEROI -
- Secteur : 6210:Transports aériens réguliers
- Objet de la demande : Porter la longueur de la piste de l'aéroport à 3 200 mètres, ajout d'accotements sur l'entièreté de la piste
- Situation : RUE DES FRÈRES WRIGHT 8 à 6041 GOSSELIES
- Exploitant : SOWAER S.A., avenue des dessus-de-Live 8 à 5101 LOYERS/NAMUR

Madame, Monsieur,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe une copie certifiée conforme de l'arrêté du Gouvernement wallon statuant sur la demande mentionnée en objet.

Le contenu de cette décision sera porté à la connaissance du public conformément aux dispositions de l'article D.29-22, § 2, du livre 1^{er} du Code de l'environnement.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Ministre-Président


Willy BORSUS

La Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Egalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative

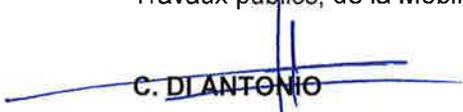

Aida GREOLI

Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement

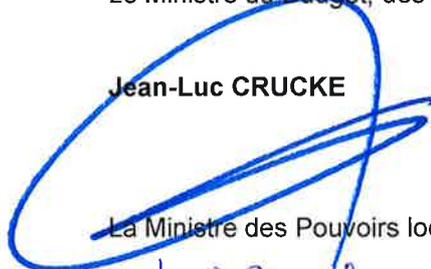
Le Ministre de l'Economie, de l'Industrie, de la Recherche, de l'Innovation, du Numérique, de l'Emploi et de la Formation


Pierre-Yves JEHOLET

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings


C. DI ANTONIO

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Energie, du Climat et des Aéroports


Jean-Luc CRUCKE

Le Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives


Valérie DE BUE

Le Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région


René COLLIN

REGION WALLONNE

Le Gouvernement wallon,

Vu la demande introduite en date du **22 décembre 2017** par laquelle la S.A. SOWAER - avenue des dessus-de-Live n° 8 à 5101 LOYERS/NAMUR, ci-après dénommée l'exploitant, sollicite un permis unique pour porter la longueur de la piste de l'aéroport à 3 200 mètres, ajouter des accotements sur l'entièreté de la piste située rue des frères Wright n° 8 à 6041 Charleroi (Gosselies) ;

Vu le Code du Développement territorial ;

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

Vu la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique ;

Vu la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature ;

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

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;

Vu le décret du 6 décembre 2001 relatif à la conservation des sites Natura 2000 ainsi que de la flore et la faune sauvages ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre I^{er} du Code de l'Environnement ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau ;

Vu le décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols ;

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

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

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 mars 2005 relatif au Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mars 2005 relatif au Livre I^{er} du Code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 relatif à la gestion des sols ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} mars 2018 relatif à la gestion des sols ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement jointe au dossier de demande ;

Vu l'arrêté du 03 juin 1993 délivré par la Députation permanente du conseil provincial de Hainaut pour un terme expirant le 03 juin 2023, autorisant une station de ravitaillement en carburants ;

Vu l'arrêté du 03 juin 1993 délivré par la Députation permanente du conseil provincial de Hainaut pour un terme expirant le 03 juin 2023, autorisant la détention de cartouches de signalisation et d'effarouchement ainsi que des munitions de sûreté pour armes à feu portatives ;

Vu l'arrêté du 10 avril 1997 délivré par la Députation permanente du conseil provincial de Hainaut pour un terme expirant le 03 juin 2023, autorisant un parking en sous-sol de 277 places ;

Vu l'arrêté du 27 avril 2000 délivré par la Députation permanente du conseil provincial de Hainaut, autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, divers dépôts de kérosène (200 000 l en plus des existants, 3 réservoirs de purge pour une capacité totale de 10 000 l et 2 pompes de 11 kW chacune) ;

Vu le permis d'environnement du 1^{er} février 2005 délivré par le Collège communal de Charleroi, autorisant l'exploitation d'une piste de 2 550 m ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté ministériel du 26 mai 2015 autorisant pour un terme expirant le 27 juillet 2025 le Master Plan Extension terminal (après recours) ;

Vu le permis d'urbanisme du 15 décembre 2015 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction du Terminal 2 ;

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

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

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

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

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

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

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

Vu l'avis de la DGO3 - DNF - DIRECTION EXTÉRIEURE DE MONS, sollicité par le fonctionnaire technique en date du 11 janvier 2018, relativement au caractère complet de la partie Natura 2000 du formulaire de demande de permis, non remis – demande réputée complète en ce qui concerne le volet Natura 2000 ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 mai 2018** au **05 juin 2018** sur le territoire de la ville de CHARLEROI, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 mai 2018** au **05 juin 2018** sur le territoire de la commune de COURCELLES, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 mai 2018** au **05 juin 2018** sur le territoire de la ville de FLEURUS, duquel il résulte que la demande n'a rencontré aucune opposition ni observation écrite ou orale ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 mai 2018** au **05 juin 2018** sur le territoire de la ville de FONTAINE-L'ÉVÊQUE, duquel il résulte que la demande n'a rencontré aucune opposition ni observation écrite ou orale ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 mai 2018** au **05 juin 2018** sur le territoire de la commune de LES-BONS-VILLERS, duquel il résulte que la demande n'a rencontré aucune opposition ni observation écrite ou orale ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **20 avril 2018** au **22 mai 2018** sur le territoire de la commune de ANDERLUES, duquel il résulte que la demande n'a rencontré aucune opposition ni observation écrite ou orale ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 mai 2018** au **05 juin 2018** sur le territoire de la commune de SOMBREFFE, duquel il résulte que la demande n'a rencontré aucune opposition ni observation écrite ou orale ;

Vu la synthèse des objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la ville de CHARLEROI et concernant les thèmes suivants :

« 106 réclamations et observations dont les forme et mode d'envoi sont détaillés ci-après :

- 7 lettres transmises par voie postale dont 2 comprenant 4 signatures et 2 comprenant 2 signatures ;

- 15 lettres transmises par voie électronique dont 3 comprenant 2 signatures ;
- 69 lettres déposées contre récépissé dont 2 comprenant 7 signatures, 2 comprenant 6 signatures, 2 comprenant 5 signatures, 12 comprenant 4 signatures, 10 comprenant 3 signatures et 21 comprenant 2 signatures ;
- 15 courriels dont un comprenant 2 signatures.

et qui peuvent être synthétisées comme suit :

- les citoyens s'opposent formellement au projet ;
- ils déplorent que l'information disponible ne soit pas plus accessible, qu'il n'y ait pas eu de communication plus vulgarisée ;
- les riverains s'inquiètent de l'augmentation de la circulation aérienne suite à l'allongement de la piste ;
- ils dénoncent les nuisances sonores et les vibrations trop importantes, il est devenu impossible de recevoir des invités, de jouer de son jardin et même de regarder la télévision ;
- l'étude d'incidences minimise le bruit généré et ne met pas à disposition les dernières mesures (elle se base sur 2015-2016 alors que des mesures 2017 sont existantes), elle minimise également l'augmentation de la fréquence, le déplacement des zones de bruit ne paraît pas cohérent avec le développement de l'aéroport tel que prévu par le projet ;
- les avions ne respectent pas les conditions interdisant le vol de nuit et de plus en plus d'avions décollent et atterrissent en dehors des heures permises, à terme ne va-t-on pas aller vers une extension des plages horaires ?
- il n'y a aucune sanction appliquée aux compagnies qui ne respectent pas les horaires ou les trajectoires, tout se fait toujours dans l'intérêt économique et au profit des grosses sociétés mais toujours au détriment de l'environnement et du citoyen ;
- l'étude reconnaît que l'accroissement du trafic effectué par de gros porteurs va engendrer une détérioration progressive du contexte sonore environnant ;
- impact du bruit et de la pollution sur la santé : perturbation du sommeil, stress, maladies cardio-vasculaire, cancers, maladies pulmonaires... ;
- la pollution atmosphérique est forte, toitures et extérieurs des habitations souillées par les hydrocarbures, impossibilité d'utiliser l'eau de pluie, de cultiver des potagers ;
- le Gouvernement veut interdire de plus en plus les voitures pourtant indispensables pour se rendre au travail sur base de la pollution mais par contre aucun problème pour les avions ;

- importante dévaluation des biens, quid d'une expropriation avec dédommagements ;
- quid d'une aide pour l'isolation acoustique des habitations, les mesures mises en place sont très insuffisantes au regard des nuisances ;
- la localisation urbaine de l'aéroport n'est pas adéquate en cas d'accident aérien ;
- l'aéroport génère aussi des problèmes de sécurité : incendies, explosions, attentats et vandalisme ;
- il n'y a pas assez de communication avec les riverains (comité de discussion....) ;
- l'étude n'a pas suffisamment analysé les émissions en hydrocarbures non brûlés (HAP) et en formaldéhydes ;
- certains souhaitent que le projet soit stoppé le temps de compléter l'étude avec des analyses plus détaillées en termes de pollution, de bruit et d'impact sur la santé, quid d'une étude sur le sol, les cultures etc. ;
- il y a de plus en plus de problème de mobilité avec l'augmentation du nombre de passagers ;
- problème de parking sauvage dans les différents quartiers aux alentours avec des véhicules qui restent stationnés plusieurs semaines ;
- le transport aérien est un énorme pollueur et émetteur de gaz à effet de serre et n'est pas une activité durable pour la survie des écosystèmes, développer ce type de transport est une vision à court terme purement économique et égoïste, d'autant plus quand il s'agit de compagnies low-cost, la majorité des voyages sont touristiques, une taxe-pollution pourrait être imposée sur les billets ;
- l'impact du chantier est minimisé, en plus d'avoir les avions du matin au soir, le chantier se déroulera de nuit ;
- un riverain attire l'attention sur l'existence d'un site classé Bois Lombut et demande que des précautions particulières soient prises pour en assurer sa protection ;
- le projet est trop vaste, il s'agit d'une mauvaise gestion de l'espace par rapport aux enjeux d'aujourd'hui en termes d'allocation du sol ;
- un riverain mentionne que même du point de vue économique le projet n'est pas cohérent : s'il ne s'agit pas d'augmenter la fréquence des avions quel est l'intérêt, de plus il faudra encore subsidier les travaux avec des fonds publics et les emplois créés ne « changent rien » ;
- il n'y a pas de réelle étude sur le coût économique qu'à le projet sur les fonds publics, quel est le réel avantage en termes d'emploi, ne serait-il pas plus intéressant d'investir dans un autre secteur d'activité plus générateur d'emploi ;

- il est à regretter qu'il s'agisse d'un simulacre de procédure de demande de permis et de consultation du public alors que les autorités (communes et régions) se vantent déjà de la réussite du projet.

Un riverain a déposé une note technique détaillée de 99 pages qu'il n'est pas possible de résumer, elle est jointe de manière complète en annexe.

- 4 avis d'instances consultées :
 - L'avis favorable conditionnel du 4 mai 2018 de la Société Wallonne des Eaux, rédigé comme suit : « La SWDE n'exploitant pas de site de captage à proximité du projet, nous n'avons pas de remarque particulière à formuler. Cependant, compte tenu de la présence d'un château d'eau SWDE (parcelle 441T) à proximité du projet, ainsi que dans un souci général de protection des nappes aquifères, la SWDE souhaite que toutes les précautions nécessaires soient prises, notamment en ce qui concerne le stockage des hydrocarbures, le parcage des engins de chantier et le rejet des eaux usées, afin d'éviter toute contamination lors de l'exécution des travaux. » ;
 - L'avis favorable du 8 mai 2018 de la Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité ;
 - L'avis favorable du 22 mai 2018 de la SA Fluxys Belgium, rédigé comme suit : « Notre société ne possède pas d'installations de transport de gaz naturel influencées par votre demande. Nous ne voyons dès lors pas d'objection à la délivrance du permis dont question sous objet. » ;
 - L'avis favorable conditionnel du 5 juin 2018 de la SA ELIA ASSET. ».

Vu la synthèse des objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la commune de COURCELLES et concernant les thèmes suivants :

« - au cours de l'enquête publique (du 07/05/2018 au 05/06/2018) : 4 réclamations - (annexe : 1 à 4)

- et le jour de la clôture de l'enquête publique, le 05/06/20168 (**néant**), relatif au dossier susmentionné.

L'enquête publique a suscité des remarques négatives qui concernent en synthèse le fait que le projet pourrait engendrer des nuisances sonores.

Certaines adaptations peuvent être apportées au projet afin de limiter au maximum le bruit susceptible de déranger les riverains («normes de bruit plus strictes, plan de survol plus équitable, plages horaires libres de toute activité aérienne»).

Vu la synthèse des objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la ville de FLEURUS et concernant les thèmes suivants :

« - Problème de procédure car information difficile d'accès pour les personnes ne disposant pas d'un ordinateur (la version papier de certains plans ou tableaux est illisible) ;

- discordances entre la version papier consultable à la commune et la version informatique accessible via le lien fourni par la SOWAER (pages blanches ou inexistantes) ;
- manque de clarté, dossier épais et complexe, absence de vulgarisation, difficulté pour s'approprier le contenu de l'EIE ;
- manque de transparence de l'EIE et divers manquements relevés tels que :
 - absence de chiffres 2016 dans l'EIE présentée en 2018 (alors qu'il y est fait mention de données à la période des attentats de 2016) -> impression d'absence de volonté de donner les informations ;
 - EIE mentionne une diminution des retours tardifs entre 2014 (751 vols) et 2015 (542 vols) mais ne mentionne pas l'augmentation significative en 2016 (923 vols) ;
 - le dossier fait mention d'un vol de nuit parmi les mouvements d'une journée type à l'été 2026 (5.2.2. p 42 du résumé non technique) alors qu'il s'agit d'un aéroport de jour ;
 - discordances quant au nombre d'avions basés à horizon 2026 (24 avions basés sont évoqués au tableau 5.1- env.sonore p93 alors que 33 avions basés sont évoqués au résumé non technique p 43) ;
 - absence de résultats d'analyses demandés par certains riverains en décembre 2016 ;
 - absence d'analyse des hydrocarbures HAP et des formaldéhydes dans l'EIE ;
 - impact économique réel de l'allongement de la piste non quantifié dans l'EIE ;
 - augmentation de la pollution liée à l'intensification du trafic routier de desserte de l'aéroport (voitures, autocars,...) pas prise en compte dans l'EIE ;
- prélèvements de sol et de légumes (demandés en décembre 2016 lors de la réunion publique d'information) effectués chez un riverain en décembre 2017, période non appropriée à cet effet ;
- inquiétude quant à l'absence de communication concrète sur les résultats d'analyse de ces prélèvements alors que la consommation des récoltes a été déconseillée au riverain ;
- demandes d'analyses supplémentaires (terre, fruits/légumes, HAP et formaldéhydes dans l'air,...) ;
- étonnement quant à la mention « aucune recommandation supplémentaire » formulée au sujet de différentes thématiques (7.2.environnement sonore, 7.3.domaines social et économique, 7.7. milieu naturel, 7.10 air, énergie et climat » ;
- sous-estimation de l'augmentation des nuisances sonores et projections très optimistes sur les cartes ;

- le faible nombre (4) de sonomètres dans l'axe de la piste ne permet pas de définir finement l'impact du bruit à proximité de cet axe ;
- l'EIE mentionne une augmentation de l'utilisation de la technique d'atterrissage CDO alors que celle-ci n'est pas une obligation pour les pilotes et est peu utilisée ;
- sous-estimation du cumul des effets allongement de la piste et augmentation des mouvements dans l'EIE ;
- développement économique de la région au détriment du bien-être, de la santé, de la qualité du sommeil et de l'espérance de vie des riverains de l'aéroport ;
- impact de l'accessibilité à des avions de plus gros gabarit, plus polluants au niveau sonore et de l'air ;
- impact de l'augmentation du nombre d'avions basés ;
- impact de l'augmentation du nombre de vols journaliers ;
- augmentation du niveau de pollution atmosphérique ;
- effet des particules fines sur la santé (cancers, pathologies respiratoires ou cardiovasculaires) ;
- pollution des sols et cultures (études sur les retombées insuffisantes) ;
- augmentation des nuisances sonores (zones d'envol et d'approche à forte densité de population) ;
- augmentation du non-respect des horaires proportionnellement à l'augmentation du nombre d'avions basés ;
- absence de sanction pour les compagnies en cas de non-respect des horaires ;
- absence de compromis sur les trajectoires de vol ;
- intervention insuffisante pour l'isolation acoustique des habitations ;
- perte de valeur immobilière des biens ;
- impact du développement de l'aéroport sur le réchauffement climatique. ».

Vu la synthèse des objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la commune de SOMBREFFE et concernant les thèmes suivants :

« nuisances sonores :

- non respect de l'horaire nocturne ;
- survol de l'usine Combecar à Ligny ; potentialité de l'augmentation des problèmes de santé pour les habitants en corrélation avec l'augmentation du nombre d'avions ;

- sentiment d'impuissance, que tout est déjà décidé. ».

Vu l'avis motivé émis par le Collège communal de COURCELLES en date du **08 juin 2018** rédigé comme suit :

« **Objet n° 32 : SOWAER S.A.** - avenue des Dessus-de-Lives 8, 5101 Loyers/Namur - clôture d'enquête et avis du Collège relatifs à la demande de permis unique classe 1 visant l'allongement de la piste existante à 3 200 m et création de deux bretelles de liaison supplémentaires avec portions de taxiways liés, d'accotements de 7,5 m sur les bords de piste (existante + extension) et du taxiway nord, de deux bassins d'orage de 12 400 m³ et 700 m³ pour les zones liées et agrandissement du bassin d'orage existant à 20 070 m³ - Situation : rue des Frères Wright 8, 6041 Gosselies/Charleroi ;

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

VU le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre 1^{er} du Code de l'Environnement ;

VU l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

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

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

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

VU les articles D.29-1 à D.29-27 du Livre 1^{er} du Code de l'environnement ;

VU les articles 8, 9, 36 et 37 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

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

CONSIDÉRANT la clôture de l'enquête publique relative à la requête introduite par **SOWAER S.A.** - avenue des Dessus-de-Lives 8, 5101 Loyers/Namur - demande de permis unique visant l'allongement de la piste existante à 3 200 m et création de deux bretelles de liaison supplémentaires avec portions de taxiways liés, d'accotements de 7,5 m sur les bords de piste (existante + extension) et du taxiway nord, de deux bassins d'orage de 12 400 m³ et 700 m³ pour les zones liées et agrandissement du bassin d'orage existant à 20 070 m³ - Situation : rue des Frères Wright 8, 6041 Gosselies/Charleroi ;

CONSIDÉRANT le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 mai 2018 au 5 juin 2018 sur le territoire de la commune de Courcelles duquel il résulte que la demande a rencontré trois oppositions qui concernent en synthèse le fait que le projet pourrait engendrer des nuisances sonores. Certaines adaptations peuvent être apportées au projet afin de limiter au maximum le bruit susceptible de déranger les riverains («normes de bruit plus

strictes, plan de survol plus équitable, plages horaires libres de toute activité aérienne»);

CONSIDÉRANT les objections suivantes, formulées et annexées au procès-verbal de clôture d'enquête :

M. CARLIER Denis - rue de Sart-lez-Moulin, 6182 Souvret - (annexe 1)

Vive opposition face à ce projet à cause de :

- nuisances sonores ;
- aucune compensation financière pour les nuisances causée par ce trafic.

M. REGINI Giovanni - rue de Forchies 31, 6180 Courcelles - (annexe 2)

Remarques concernant les nuisances sonores.

M. THILL Jonathan et Mme ROUCHET Sylvia - rue Jean Friot 89, 6180 Courcelles - (annexe 3)

Remarques négatives relatives à ce projet :

- pollution sonore ;
- opposition à toute modification de l'horaire actuel ;
- mise en place d'un plan de survol plus équitable (nuisances réparties de manière circulaire), normes de bruits beaucoup plus strictes pour les avions basé sur Charleroi et un sens de décollage respecté ;
- octroi d'une aide à l'isolation sonore via des primes ;
- conservation du sens d'atterrissage et de décollage ;
- plages horaires libres de toutes activités aériennes de 12 à 14 h et 18 à 20 h.

M. CUVELIER Freddy - rue de la Baille 27, 6180 Courcelles (annexe 4)

Remarques négatives au projet relatives aux nuisances sonores.

CONSIDÉRANT tout ce qui précède ;

Après en avoir délibéré ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : de prendre acte de la clôture de l'enquête publique ;

ARTICLE 2 : d'émettre un **avis favorable conditionnel** sur la présente demande de permis avec les remarques suivantes :

- **objectivation des zones d'émission sonore par l'installation d'un sonomètre au niveau de la rue Jean Friot ;**

- **engagement de la SOWAER d'adapter le PEB (plan d'exposition au bruit) dans un délai d'un an après la mise en service de l'allongement de la piste ;**
- **engagement à ouvrir les conditions d'octroi des primes d'isolation phonique pour les propriétaires de biens acquis antérieurement à la mise en place de l'allongement de la piste et non uniquement avant le 13 juillet 2004 ;**
- **limiter au maximum le trafic en dehors des horaires prévus et ce même pour les avions basés à l'aéroport de Charleroi.**

ARTICLE 3 : de notifier la présente décision aux Fonctionnaires technique et délégué de la DGO3 - DGOARNE - Département des Permis et Autorisations et respectivement DGO4 - DGATLPE, dans un délai de 10 jours de la date de clôture de l'enquête publique ;

ARTICLE 4 : de charger le service de l'exécution de la présente décision

Ainsi fait et délibéré à Courcelles, les jour, mois et an que dessus. ».

Vu l'avis motivé émis par le Collège communal de la ville de FLEURUS en date du **12 juin 2018** rédigé comme suit :

« Vu le Code du Développement Territorial ;

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

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

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

Considérant que la S.A. SOWAER, sise à l'avenue des Dessus-de-Live, 8 à 5101 Loyers a introduit une demande de permis unique relative à un bien sis à la rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies ayant pour objet l'allongement de la piste existante à 3 200 m et la création de :

- *deux bretelles de liaison supplémentaires avec portions de taxiways liés ;*
- *d'accotement de 7,5 m sur les bords de piste (existante + extension) ;*
- *de deux bassins d'orage de 12 400 m³ et 700 m³ pour les zones liées ;*

ainsi que l'agrandissement du bassin d'orage existant à 20 070m³.

Attendu que celle-ci a été déclarée complète et recevable par le Service Public de Wallonie - DGO3 en date du 09 avril 2018 et reçue à la Ville de FLEURUS en date du 10 avril 2018 ;

Considérant que le dossier porte les références communales suivantes : 2018/002 ;

Attendu que le Gouvernement wallon est l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis d'environnement en vertu de l'article 81, § 2, dernier alinéa, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Attendu que, conformément aux modalités de publicité prévues par les articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du livre 1^{er} du Code du Droit de l'Environnement, une enquête publique a été organisée du 07 mai 2018 au 05 juin 2018 ;

Considérant que l'enquête publique a suscité 10 réclamations nominatives, dont 1 pour le compte d'un collectif citoyen et 1 reçue hors délais ;

Vu le rapport de clôture d'enquête libellé comme suit :

« Vu la demande de permis unique introduite par la S.A. SOWAER ;

Considérant que la demande porte sur :

- l'allongement de la piste existante à 3 200 m et création de :
 - . deux bretelles de liaison supplémentaires avec portions de taxiways liés ;*
 - . d'accotements de 7,5 m sur les bords de piste (existante + extension) ;*
 - . de deux bassins d'orage de 12 400 m³ et 700 m³ pour les zones liées ;**
- l'agrandissement du bassin d'orage existant à 20 070 m³.*

Considérant que le projet se situe sur le territoire de la Ville de Charleroi ;

Vu que le Gouvernement wallon est compétent pour connaître de la présente demande de permis unique en vertu de l'article 81, §2, dernier alinéa, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu qu'une partie du territoire de la Ville de Fleurus est comprise dans un rayon de 500 m circonscrivant le projet ;

Considérant dès lors que le projet doit être soumis à enquête publique sur le territoire de la Ville de Fleurus ;

Attendu qu'à la clôture d'enquête nous avons reçu dix réclamations nominatives, dont une pour le compte d'un collectif citoyen et une reçue hors délais ;

Considérant que les principales objections et remarques portent sur les points suivants :

- problème de procédure car information difficile d'accès pour les personnes ne disposant pas d'un ordinateur (la version papier de certains plans ou tableaux est illisible) ;*
- discordances entre la version papier consultable à la commune et la version informatique accessible via le lien fourni par la SOWAER (pages blanches ou inexistantes) ;*
- manque de clarté, dossier épais et complexe, absence de vulgarisation, difficulté pour s'appropriier le contenu de l'EIE ;*
- manque de transparence de l'EIE et divers manquements relevés tels que :
 - absence de chiffres 2016 dans l'EIE présentée en 2018 (alors qu'il y est fait mention de données à la période des attentats de 2016) -> impression d'absence de volonté de donner les informations ;**

- EIE mentionne une diminution des retours tardifs entre 2014 (751 vols) et 2015 (542 vols) mais ne mentionne pas l'augmentation significative en 2016 (923 vols) ;
- le dossier fait mention d'un vol de nuit parmi les mouvements d'une journée type à l'été 2026 (5.2.2. p 42 du résumé non technique) alors qu'il s'agit d'un aéroport de jour ;
- discordances quant au nombre d'avions basés à horizon 2026 (24 avions basés sont évoqués au tableau 5.1- env.sonore p93 alors que 33 avions basés sont évoqués au résumé non technique p43) ;
- absence de résultats d'analyses demandés par certains riverains en décembre 2016 ;
- absence d'analyse des hydrocarbures HAP et des formaldéhydes dans l'EIE ;
- impact économique réel de l'allongement de la piste non quantifié dans l'EIE ;
- augmentation de la pollution liée à l'intensification du trafic routier de desserte de l'aéroport (voitures, autocars,...) pas prise en compte dans l'EIE ;
- prélèvements de sol et de légumes (demandés en décembre 2016 lors de la réunion publique d'information) effectués chez un riverain en décembre 2017, période non appropriée à cet effet ;
- inquiétude quant à l'absence de communication concrète sur les résultats d'analyse de ces prélèvements alors que la consommation des récoltes a été déconseillée au riverain ;
- demandes d'analyses supplémentaires (terre, fruits/légumes, HAP et formaldéhydes dans l'air,...) ;
- étonnement quant à la mention « aucune recommandation supplémentaire » formulée au sujet de différentes thématiques (7.2.environnement sonore, 7.3.domaines social et économique, 7.7 milieu naturel, 7.10 air, énergie et climat » ;
- sous-estimation de l'augmentation des nuisances sonores et projections très optimistes sur les cartes ;
- le faible nombre (4) de sonomètres dans l'axe de la piste ne permet pas de définir finement l'impact du bruit à proximité de cet axe ;
- l'EIE mentionne une augmentation de l'utilisation de la technique d'atterrissage CDO alors que celle-ci n'est pas une obligation pour les pilotes et est peu utilisée ;
- sous-estimation du cumul des effets allongement de la piste et augmentation des mouvements dans l'EIE ;
- développement économique de la région au détriment du bien-être, de la santé, de la qualité du sommeil et de l'espérance de vie des riverains de l'aéroport ;
- impact de l'accessibilité à des avions de plus gros gabarits, plus polluants au niveau sonore et de l'air ;
- impact de l'augmentation du nombre d'avions basés ;
- impact de l'augmentation du nombre de vols journaliers ;
- augmentation du niveau de pollution atmosphérique ;

- effet des particules fines sur la santé (cancers, pathologies respiratoires ou cardiovasculaires) ;
- pollution des sols et cultures (études sur les retombées insuffisantes) ;
- augmentation des nuisances sonores (zones d'envol et d'approche à forte densité de population) ;
- augmentation du non-respect des horaires proportionnellement à l'augmentation du nombre d'avions basés ;
- absence de sanction pour les compagnies en cas de non-respect des horaires ;
- absence de compromis sur les trajectoires de vol ;
- intervention insuffisante pour l'isolation acoustique des habitations ;
- perte de valeur immobilière des biens ;
- impact du développement de l'aéroport sur le réchauffement climatique.

Vu l'Etude d'Incidences sur l'Environnement (EIE) établie par AGORA/SGS, datée de novembre 2017, jointe au dossier ;

Vu les recommandations formulées par le chargé d'étude ;

Vu le contenu de l'EIE en matière de nuisances sonores (chapitre 5.1. environnement sonore), précisant : « (...) les zones de bruit subissent un élargissement latéral mais surtout un étirement dans l'axe des pistes, ce qui correspond à un **accroissement significatif du bruit aéroportuaire suite à l'augmentation du nombre d'avions attendus** (...) », « (...) La situation de référence provoquerait ainsi une **augmentation progressive du bruit, selon l'accroissement du trafic aérien**. La situation projetée provoquerait, quant à elle, une **augmentation directe du bruit au droit de l'extension de la piste** (lors de la mise en service du seuil de décollage de la piste 25) autour de l'aéroport (...) », « (...) Suite aux prévisions de trafic aérien, **le seuil de 50 000 mouvements**, défini dans l'arrêté du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, **devrait être dépassé à l'horizon 2018**. Dans ce cas de figure, **l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud deviendrait**, au sens de l'article 4 de cet arrêté, un « **grand aéroport** » ce qui **impliquerait l'élaboration de cartographies stratégiques de bruit** (...) « (...) En ce qui concerne le trafic aérien, l'accroissement de celui-ci va engendrer une **détérioration progressive du contexte sonore environnant par rapport à la situation existante**, quelles que soient les options envisagées dans l'avenir (dont notamment la mise en œuvre du projet(...)). » » ;

Considérant qu'au vu de l'allongement et l'élargissement des zones de bruit, les nuisances sur Wangenies, Heppignies et la moitié nord de Fleurus, s'accroissent suite à la mise en œuvre du projet ;

Compte tenu que, même si des aides sont octroyées en vue d'insonoriser les bâtiments, les habitants concernés ne peuvent profiter pleinement et en toute quiétude de leurs propriétés et des jardins en particulier; que ce problème s'étendrait d'avantage sur le territoire de l'Entité de Fleurus ;

Considérant par ailleurs que ce même chapitre 5.1 de l'EIE mentionne qu'une diminution des arrivées tardives après 23h00 a été constatée en 2015 par rapport à 2014 ; qu'en effet, ce nombre est passé de 751 (en 2014) à 542 (en 2015) ;

Considérant toutefois que le nombre d'arrivées tardives relevées en 2016 a atteint le nombre de 923 ;

Attendu que ces données figurent dans le rapport annuel d'activités 2016 de l'ACNAW (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) transmis à la Ville en date du 18 juillet 2017 ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de regretter l'absence des données 2016 relatives à ces arrivées tardives dans cette EIE datant de novembre 2017 ;

Vu le contenu de l'EIE en matière de pollution des eaux de surface (chapitre 5.4 Eaux de surface), précisant : « (...) les perspectives du développement de l'aéroport induiront une **augmentation de mouvements d'avions de 51% d'ici 2026, ce qui entraînera une consommation de kérosène/glycol supplémentaire** qui pourrait ainsi **se retrouver dans les eaux du Tintia**. (...) on peut s'attendre dans le futur à une augmentation d'environ 51% (hypothèse maximaliste) des concentrations en DCO rejetées dans le Tintia **au droit de l'aéroport ainsi qu'en aval jusqu'à la station IGRETEC** durant la période hivernale. (...) la nécessité **d'adapter le traitement des eaux glycolées reste donc impérative** (...) » ;

Considérant que le Tintia s'écoule en direction de la commune d'Heppignies ;

Vu le contenu de l'EIE en matière de pollution du sol (chapitre 5.5 Sol, sous-sol et eaux souterraines), précisant : « (...) Plusieurs **risques de pollution** du sol et des eaux souterraines ont été identifiés, il s'agit : de la pollution diffuse due aux **retombées atmosphériques des résidus de combustion des avions**. Selon l'étude IGEAT de 1999, des pics de concentration en polluants ont été mis en évidence. Les concentrations les plus fortes correspondent à la poussée importante des moteurs au moment du démarrage au droit du seuil n°25. Dans l'axe de la piste, on observe des concentrations relativement importantes au-delà du seuil n°7 sur une distance d'environ 3km, soit lorsque les avions montent en altitude. Sur base des résultats du modèle de dispersion des contaminants considérant les émissions de 2015, **on observe les concentrations les plus importantes en contaminants dans l'axe de la piste et aux abords de celle-ci**. Les panaches de dispersion de ces contaminants montrent systématiquement une orientation générale Nord-Est-Sud-Ouest correspondant à la rose des vents dominante. **Il est donc possible que des dépôts de suie affectent actuellement la qualité du sol dans les environs du site**. (...) Le chargé d'études formule les **recommandations suivantes** : Afin de vérifier la présence de retombées de dépôts de suie dans les environs proches du site, **prélèvements d'échantillons de sol, eau de surface et fruits/légumes aux alentours du site aéroportuaire**. Ces échantillons seront envoyés dans un laboratoire agréé et soumis aux analyses suivantes : fractions en huiles minérales C5-C35 et naphthalène. Les résultats des analyses seront comparés aux normes en vigueur (selon le Décret Sol (...)) » ;

Considérant qu'il est regrettable que les prélèvements recommandés dans l'EIE n'aient pas été effectués et intégrés à celle-ci alors qu'ils avaient été sollicités par certains riverains lors de la réunion publique de décembre 2016 ;

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

Vu le contenu de l'EIE en matière de pollution de l'air (chapitre 5.10. Qualité de l'air), précisant : « (...) En ce qui concerne les **hydrocarbures totaux**, des recherches ont été faites pour déterminer les **composés les plus dangereux** présents dans les gaz de combustion des avions (imbrûlés). Des études ont montré que le **naphthalène** était

le HAP majoritaire dans les gaz de combustion...Des émissions de **formaldéhyde** (carbonyle) peuvent aussi être identifiés dans ces gaz de combustion. Il y a toutefois des **risques probables de dépassements de normes de ces composés au droit du site aéroportuaire**. Afin de lever cette incertitude, **le chargé d'étude recommande de réaliser des mesures de naphthalène et formaldéhydes au droit et aux alentours du site aéroportuaire (...)** ; (...) En termes d'émissions totales sur le domaine étudié, on peut observer **une augmentation importante des émissions en hydrocarbures totaux (+38%), CO (+46%), NOx (+63%) et particules fines (+53%)** entre 2015 et la situation de référence 2026. Ce constat est **uniquement imputable à l'augmentation du nombre de mouvements (...)** » ;

Vu le contenu de l'EIE en matière de santé publique (chapitre 5.11. Population), précisant : « (...) **Le site aéroportuaire et son développement auront encore des répercussions négatives sur le confort, la santé et le cadre de vie des riverains du fait de l'exploitation proprement dite. Nul ne peut contester que le bruit en général et le bruit aérien en particulier puissent avoir des effets néfastes sur la santé.** (...) » ;

Vu le chapitre 7. Interactions de l'EIE, précisant : « (...) **une interaction non négligeable existe entre d'une part les incidences positives qui seraient générées par la mise en œuvre du projet (au niveau des aspects « socio-économiques » et de la « sécurité aéroportuaire ») et d'autre part les incidences négatives issues de l'analyse des thématiques touchant à l'environnement humain (au niveau des aspects « bruit », « qualité de l'air » et « santé » des populations riveraines (...))** » ;

Considérant au regard de ces éléments que la plupart des craintes et remarques soulevées par les riverains dans le cadre de l'enquête publique semblent pertinentes;

Considérant que l'EIE n'apporte pas toutes les réponses et apaisements attendus ;

Vu ce qui précède, le service technique propose au Collège communal d'émettre un avis **DEFAVORABLE** sur la demande ».

Considérant que deux réunions à destination des Villes et Communes situées dans le plan de développement à long terme ont été organisées par la SOWAER en date des 06 février 2017 et 27 novembre 2017 ;

Considérant que les membres du Collège communal présents à ces deux réunions avaient alors émis une série de remarques et observations, notamment au sujet des nuisances sonores, de la sécurité, etc ; que celles-ci rejoignent les remarques et inquiétudes formulées par les riverains ;

Considérant que le développement socio-économique lié au projet est indéniable;

Considérant toutefois que le développement socio-économique ne peut s'envisager au détriment de la santé et du bien-être des riverains ; que les risques évoqués en matière de santé publique liés à l'activité existante et projetée de l'aéroport doivent être levés ;

Considérant les manquements à l'EIE ;

Considérant, en effet, que l'EIE ne tient pas compte de certains paramètres qui auraient permis de déterminer avec précision l'impact actuel et futur de l'aéroport sur les zones concernées ;

Vu le manque de réactivité du demandeur face aux remarques formulées lors des réunions préalables ;

Vu le manque de garanties quant à l'incidence du projet pour l'entité de Fleurus ;

Vu l'absence de garantie sur la mise en œuvre des recommandations émises dans l'EIE ;

Considérant au vu de ce qui précède qu'il y aurait lieu d'approfondir et compléter l'EIE afin de déterminer précisément l'impact de l'activité actuelle et future de l'aéroport sur les zones concernées, au niveau du bruit ainsi qu'au niveau de l'environnement et du sol ; que l'analyse de prélèvements de terre, légumes et fruits dans les terrains cultivés sur la trajectoire des avions, ainsi qu'une analyse des HAP et formaldéhydes dans l'air devraient être effectuées ;

Considérant que le Collège communal se rallie à l'avis du service technique cité ci-dessus ;

Considérant l'avis défavorable de Monsieur F. LORAND, Échevin de l'Environnement et de la Santé ;

Pour les motifs précités ;

Par 5 voix POUR et 1 CONTRE (F. LORAND) ;

DECIDE :

Article 1^{er}. : D'émettre un avis **défavorable révisable** sur la délivrance du permis unique sollicité par la S.A. SOWAER sise à l'avenue des Dessus-de-Live, 8 à 5101 Loyers relative à un bien sis à la rue des Frères Wright, 8 à 6041 à Gosselies cadastré et ayant pour objet l'allongement de la piste existante à 3200 m et la création de :

- deux bretelles de liaison supplémentaires avec portions de taxiways liés ;
- d'accotement de 7,5 m sur les bords de piste (existante + extension) ;
- de deux bassins d'orage de 12 400 m³ et 700 m³ pour les zones liées ;

ainsi que l'agrandissement du bassin d'orage existant à 20 070m³.

Article 2. : De solliciter qu'une étude d'incidences complémentaire soit imposée afin de déterminer précisément l'impact de l'activité actuelle et future de l'aéroport sur les zones concernées, au niveau du bruit ainsi qu'au niveau de l'environnement et du sol; que l'analyse de prélèvements de terre, légumes et fruits dans les terrains cultivés sur la trajectoire des avions, ainsi qu'une analyse des HAP et formaldéhydes dans l'air y soient intégrées.

Article 3. : De transmettre une copie de la présente délibération, pour suites voulues, aux Fonctionnaires technique et délégué de la Direction Générale Opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement à Charleroi. ».

Vu l'avis motivé émis par le Collège communal de LES BONS VILLERS en date du **20 juin 2018**, rédigé comme suit :

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

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre I^{er} du Code de l'Environnement ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

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

Vu les étapes de réunion préalables le 12/12/2016, d'élaboration de l'étude d'incidences et de présentation de celle-ci aux communes concernées le 27/11/2017;

Vu l'avis préalable du collège communal du 30/12/2016 relatif à deux points d'attention à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences que sont :

1° s'assurer de la qualité des eaux de rejet dans le Tintia à partir du bassin tampon survolé par les avions en phase d'atterrissage ;

2° étudier les possibilités d'accès à l'aéroport dont l'accès par le parking de l'autoroute E42 en limitant strictement ces travaux à l'accès de l'aéroport sans empiéter sur les terres agricoles de l'entité de Wayaux pour un éventuel projet d'extension de l'autre côté de la E42 ;

Considérant le dépôt du dossier complet le 10/04/2018 afin d'organiser une enquête commune sur les communes concernées;

Considérant l'organisation de celle-ci du 7/5 au 5/6/2018 sur le territoire de Les Bons Villers;

Considérant que l'enquête n'a généré aucune remarque ni observation;

Considérant les recommandations de l'étude d'incidences sur les thématiques suivantes, Environnement sonore, domaine social et économique, mobilité, Eaux de surface, Sol-sous-sol et eaux souterraines, milieu naturel, cadre bâti et patrimoine matériel, paysage, air-énergie-climat, population, déchets, impétrants;

Considérant les recommandations spécifiques à la phase chantier;

Par ces motifs,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1^{er}. *De respecter toutes les recommandations prévues en synthèse de l'étude d'incidences notamment en terme de mobilité, environnement sonore, eaux de surface.*

Article 2. *Aux niveaux du chapitre impétrants, de modifier la phrase qui parle du contrôle des collecteurs, caniveaux à grille, chambres de visite, bassins d'orage..., non pas " par l'inspection visuelle tous les 6 mois **OU** après des événements de pluies fortes" mais bien "inspection visuelle tous les 6 mois **ET** après des événements pluvieux importants" (pg 23/47 du chapitre synthèse et conclusions).*

Article 3. De respecter toutes les recommandations liées à la phase chantier incorporant une communication efficace sur le planning du chantier et toutes modifications par rapport à ce planning.

Article 4. D'insister sur

- le respect de toutes les recommandations liées au traitement des eaux de surface notamment les rehausse des bassins tampons jugés insuffisants ;

- l'examen de toutes les solutions limitant la pollution des eaux par le glycol utilisé pour le dégivrage des avions, y compris les autres alternatives ;

- le traitement perméable à semi-perméable du parking à créer à court terme (1 000 places supplémentaires) ainsi que toutes les nouvelles zones de stationnement créées aux alentours.

Article 5. De proposer que la SOWAER rédige un document d'information type à communiquer comme informations notariales préalablement au passage des actes notariaux.

Article 6. De soutenir l'alternative taxiway N7 proposé par l'auteur d'études d'incidences en lieu et place de la raquette de retournement proposée par le demandeur, celle-ci diminuant les effets environnementaux du projet. ».

Vu l'avis émis par le Collège communal d'ANDERLUES en date du **12 juin 2018**, rédigé comme suit :

« Avis favorable ».

Vu l'avis motivé émis par le Collège communal de SOMBREFFE en date du **13 juin 2018** ;

« Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;

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

Considérant qu'une enquête publique a été organisée du 07 mai 2018 au 05 juin 2018, conformément aux articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du livre 1^{er} du Code du Droit de l'Environnement ; que 3 réclamations ont été introduites ;

Considérant que les réclamations portent essentiellement sur les points suivants :

- nuisances sonores ;
- non respect de l'horaire nocturne ;
- survol de l'usine Combecar à Ligny ;
- potentialité de l'augmentation des problèmes de santé pour les habitants en corrélation avec l'augmentation du nombre d'avions ;
- sentiment d'impuissance, que tout est déjà décidé.

DECIDE, par 2 oui, 1 non et 2 abstentions :

Article 1^{er} :

Avis favorable pour l'allongement de la piste de l'aéroport moyennant la condition :

- respecter l'horaire nocturne (entre 23 h et 6 h 30). ».

Vu l'avis favorable de BELGOCONTROL - SERVICE URBANISME, envoyé le **11 juin 2018**, rédigé comme suit :

« Suite à votre demande d'avis pour l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi reçue par lettre le 11/04/2018 sous la référence commune : PU/2016/0027, le service Urbanisme a examiné votre demande.

Chaque demande d'avis pour des constructions est analysée quant à leur impact potentiel sur les installations techniques (entre autres celles afférentes à la communication, la navigation et la surveillance) que gère Belgocontrol. Nous vérifions en complément si l'implantation, à l'emplacement demandé, ne perturbe pas les opérations et les procédures de vol pour les aéroports que contrôle Belgocontrol.

*Sur base de cette analyse et étant donné que le seuil de piste ne sera pas déplacé, Belgocontrol émet un avis **positif** pour votre demande.*

Dès l'obtention du permis, il est demandé à la SOWAER de tenir informé le service urbanisme (urba@belgocontrol.be <mailto : urba@belgocontrol.be>) de Belgocontrol afin d'organiser des réunions de concertation pour préparer les différentes phases de travaux.

Il est important de souligner l'impact non négligeable de ces travaux sur les installations techniques de Belgocontrol à l'aéroport de Charleroi, notamment sur les antennes de l'ILS (Instrument Landing System), du Far Field Monitoring et du système RDF (Radio Direction Finder). Un monitoring permanent des installations s'impose pendant les travaux afin de déterminer l'impact sur les systèmes. Si nécessaire, des mesures correctives (temporaires ou permanentes) devront être prises, dont les frais seront à charge de la SOWAER, ainsi que les divers frais concernant la remise en état et les calibrations nécessaires.

Afin de préparer au mieux la phase des travaux, Belgocontrol aimerait recevoir, le plus vite possible, les résultats de l'étude commandée par la SOWAER au bureau d'étude spécialisé (la firme NAVCOM Consult) sur les mesures à prendre pour déterminer l'impact de la prolongation de la piste sur le fonctionnement de l'ILS pendant les travaux et à la fin de ceux-ci. ».

Vu l'avis favorable du Pôle Aménagement du territoire - CESW, envoyé le **08 mai 2018**, rédigé comme suit :

« Le pôle estime en effet que l'allongement de la piste à 3 200 m est justifié en ce qu'il assure le développement futur de l'aéroport et améliore son fonctionnement actuel. Il permet notamment aux appareils de fonctionner à pleine charge et d'emmener du fret, ce qui constitue pour le Pôle une optimisation positive de l'équipement. En outre, le projet met en valeur une infrastructure existante tout en gérant un de ses impacts les plus caractéristiques, le bruit, via la PEB (Plan d'exposition au bruit, sa révision régulière, et le PDLT (Plan de développement à long terme), ceci dans un contexte d'amélioration technique continue des avions.

Le Pôle souligne que les mesures d'accompagnement du PEB, les mesures de requalification urbaine à prendre pour les immeubles rachetés par la SOWAER, ainsi que toute mesure d'aménagement des abords, sont de nature à offrir une meilleure qualité de vie aux riverains directement touchés la présence de l'aéroport.

Quant à l'alternative du taxiway N7, le Pôle relève qu'elle apporte une amélioration des impacts en matière de bruit, de sécurité (pas de croisement sur une aire de retournement) et de fluidité de la circulation des avions au sol.

Enfin, le Pôle appuie les recommandations de l'auteur de l'étude en matière de :

- suivi des hydrocarbures à la sortie des séparateurs ;
- réfection du réseau d'égouttage, qui est vétuste ;
- suivi acoustique continu en zones latérales.

Avis sur la qualité de l'étude d'incidences

Le Pôle Aménagement du territoire estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Elle présente en effet les analyses nécessaires à la bonne compréhension du dossier et qui lèvent les questions restées en suspens lors de la précédente demande (2009). Elle explore en outre divers aménagements alternatifs.

Le Pôle regrette cependant que les déplacements de et vers l'aéroport aient avant tout été envisagés pour la voiture. C'est pourquoi le Pôle invite les parties prenantes à mener une réflexion sur les modes alternatifs et notamment le train via la gare de Luttre. ».

Vu l'avis favorable sous conditions de la DGO1 - D.142 - DIRECTION DES ROUTES DE CHARLEROI, envoyé le **26 avril 2018**, rédigé comme suit :

« Le permis peut être délivré aux conditions suivantes :

CONDITIONS GENERALES :

CONCERNANT LES ALIGNEMENTS ET ZONE DE REcul LE LONG DES ROUTES DE LA REGION WALLONNE :

Remarques :

Les conditions de 1 à 4 concernent uniquement les cas soumis à la servitude de recul.

Les conditions de 5 à 8 se rapportent aux alignements sans zone de recul.

Les autres conditions sont applicables pour tous les cas.

Les conditions particulières doivent être consultées, pour les conditions 4, 6, 9 et 12b.

1. Des avant-corps, loggias, bow-windows, porches, escaliers et autres saillies sont tolérés à condition :

- 1 qu'ils ne s'avancent sur le nu du mur de façade que de quart au plus de la profondeur de la zone de recul et que la distance les séparant des propriétés voisines soit égale à la saillie autorisée ;

2 qu'ils ne comportent pas d'éléments faisant partie de la structure même du bâtiment, tels que des canalisations mères de gaz, d'électricité, d'eau, des cages d'escaliers, etc...

2. La propriété sera clôturée suivant l'alignement prescrit.

Lorsque la clôture est constituée par un mur bas, la hauteur maximum de ce dernier est de 0,75 m, qu'il soit ou non surmonté d'une grille ; la hauteur totale ne peut dépasser 2,25 m. Au-dessus de 1,50 m de hauteur, la clôture doit présenter plus de vides que de pleins.

Lorsque la clôture est constituée d'une haie vive, celle-ci est plantée à 0,50 m en arrière de la limite du domaine public ; la haie ne peut avoir en souche une hauteur supérieure à 1,50 m ; elle sera coupée et ramenée tous les ans avant le 15 avril.

Les barrières ne peuvent en s'ouvrant, faire saillie sur le domaine de la route.

Les clôtures situées aux abords des croisements et jonctions de routes ne peuvent masquer la vue au-dessus de 0,75 m de hauteur.

3. Il est toléré dans les clôtures prévues au 2. - des entrées cochères dont les dimensions en hauteur peuvent être supérieures à celles mentionnées au 2.-. Ces entrées cochères ne peuvent en aucun cas, être établies en face d'arbres existants de la route.

4. Dans toute la zone résultant de l'application de l'alignement en recul et de la zone de recul, telle qu'elle est indiquée dans les conditions particulières (5°), aucune fosse à purin ou à gadoue, maçonnerie ou bétonnée, ni rampe d'accès aux souterrains en peuvent être établies ; il en va de même des fosses septiques, puits perdus, séparateurs de boue et de graisses.

Il est défendu d'établir dans cette zone des clôtures mitoyennes dépassant 1,50 m de hauteur. Des réservoirs à combustible sont tolérés, à condition qu'ils n'exigent pas de construction en maçonnerie.

Toutes plantations, à exception d'une haie vive, sont interdites dans une zone de 2 m à partir de la limite du domaine public ou de l'alignement éventuel ; dans le restant de la zone, les plantations peuvent avoir plus de hauteur que celle indiquée dans les conditions particulières (3°).

5. Il ne peut être formé sur le nu de face aucune avancée dépassant les limites indiquées ci-après

a) **Trottoir ou accotement en élévation.**

Sur une hauteur de 2,10 m mesurée à partir du niveau du trottoir, il n'est toléré sur l'alignement aucune saillie de plus de 20 centimètres. Les portes et les fenêtres ne peuvent, en s'ouvrant faire saillie sur le domaine de la route.

Au-dessus de 2,10 m de hauteur, aucune saillie ne peut avancer de plus d'un mètre sur l'alignement et, en tout cas, doit rester en retrait d'au moins 0,50 m du plan vertical de la bordure du trottoir.

b) **Trottoir et accotement de plain-pied :**

Jusqu'à 5,50 m de hauteur mesurée à partir du niveau de l'accotement, les saillies de 0,20 m sont seules admises pour autant que le bâtiment se trouve en retrait d'au moins 1 m du bord de la chaussée proprement dite.

Au-dessus de 5,50 m, les saillies sont admises pour autant qu'elles restent en retrait d'au moins 0,50 m du plan vertical du bord de la chaussée proprement dite.

6. *Le niveau du pied de la construction, c'est-à-dire la ligne d'intersection du mur de face et du trottoir définitif, par rapport au niveau de l'axe de la chaussée est indiqué dans les conditions particulières (2°).*

7. *Les ouvertures à pratiquer éventuellement dans le trottoir ou l'accotement ne sont tolérées que pour permettre l'éclairage et l'aération des souterrains ainsi que l'approvisionnement en combustible ; ce, dans les limites des dimensions prescrites par le Conseil communal, sans que les dimensions puissent faire en plan une saillie supérieure à 0,60 m sur l'alignement prescrit pour les constructions et dépasser une largeur de 0,70 m. Ces ouvertures doivent être fermées, au niveau du trottoir ou de l'accotement, par une couverture solide en métal, en béton ou en béton translucide, à surface plane non glissante. Si la couverture est en grillage, l'écartement des barres ne pourra dépasser 0,015 m.*

Les encadrements en pierre de taille ou en béton, de même que les couvertures, devront être arasés au niveau du trottoir ou de l'accotement.

8. *Des entrées cochères ne peuvent être établies en face d'arbres existants de la route.*

9. *Le niveau des seuils de portes, portes cochères ou entrées quelconques par rapport au niveau de l'axe de la chaussée est indiqué dans les conditions particulières (1°)*

Lorsque le niveau n'est pas respecté, le propriétaire ne pourra, en cas de modification éventuelle du profil en long de la route, faire valoir aucun droit à indemnisation du fait d'adaptation des portes, portes cochères ou entrées quelconques.

10. *La couverture des murs de clôture doit être conçue de telle sorte que les eaux qu'elle reçoit s'écoulent sur la propriété privée*

11. *Les travaux projetés sont exécutés de manière à ne gêner à aucun moment l'écoulement des eaux de la route.*

12.

a) *Les dépôts de matériaux ou d'objets quelconques destinés aux travaux projetés sont permis sur le trottoir ou l'accotement de la route, conformément aux prescriptions du règlement communal.*

b) *A défaut de règlement communal, le lieu de dépôt se limite à la largeur de la propriété, la profondeur maximum étant indiquée dans les conditions particulières (4°).*

Ce lieu de dépôt sera solidement clôturé sur 1,50 m de hauteur minimum.

Les dépôts ne peuvent subsister que pendant le temps strictement nécessaire ; ils ne seront tolérés ni après l'achèvement ou l'abandon des travaux, ni pendant leur suspension.

- c) Les dépôts ne peuvent gêner l'écoulement des eaux de la route et devront être éclairés la nuit.*
- d) L'impétrant sera en tout temps rendu responsable des accidents et difficultés qui pourraient résulter de la présence de ces dépôts.*
- e) A défaut d'un règlement communal, des matériaux ou objets quelconques destinés aux travaux projetés ne peuvent être déposés sur le trottoir ou l'accotement de la route.*

13. Il est loisible au requérant de remblayer au niveau de l'accotement, le terrain compris entre l'arête extérieure de l'accotement et l'alignement fixé pour la construction.

Le cas échéant, il est tenu d'établir un aqueduc sur une longueur de cette construction, à la première réquisition de la Direction des Routes compétente.

14. Moyennant autorisation délivrée par la Direction des Routes compétente sur sa demande, l'impétrant peut remblayer le fossé pour autant qu'il y établisse un aqueduc.

15. L'écoulement des eaux ménagères dans le fossé de la route n'est toléré que lorsqu'il n'existe pas de canalisation d'égouts et à condition que l'impétrant se conforme aux lois et règlements sur l'hygiène publique et aux règlements de police.

Aucune décharge vers la voie publique ne peut créer de situation insalubre ou incommode due à la présence de déchets putrescibles ou formant gadoue ; un séparateur de boue et de graisse est placé pour autant que de besoin. Le déversement dans le fossé filet d'eau ou tout autre ouvrage de la route des eaux de W-C ou de nature résiduaire est strictement interdit ;

16. Aucune modification ne peut être apportée aux inclinaisons longitudinales et transversales de l'accotement de la route sans l'autorisation préalable de la Direction des Routes.

17. Par suite de l'alignement proposé, il se peut qu'une parcelle de terrain appartenant au requérant doive être incorporée à la route ou, au contraire, qu'une partie du domaine public doive devenir propriété du riverain.

Cette mutation est traitée au moment des travaux routiers réalisant l'alignement. Jusqu'à ce moment, l'entretien et l'aménagement de toute la zone décrite au 4.- incombent au particulier. La propriété peut éventuellement être clôturée à la limite du domaine public actuel mais uniquement au moyen d'une clôture provisoire.

18. Le délai de validité du présent avis se limite à 1 an.

19. Les plans approuvés et le permis de bâtir, de même que les avis l'accompagnant doivent se trouver en permanence sur les chantiers, de

manière à pouvoir être produits à toute réquisition des Fonctionnaires compétents.

20. L'impétrant ne mettra la main à l'œuvre qu'après avoir reçu du responsable du district routier les indications nécessaires à cet effet.

21. Cet avis formulaire se limite aux prescriptions relatives à l'alignement et la zone de recul.

Il ne dispense pas l'intéressé de se conformer aux lois et règlements généraux et locaux, et notamment aux dispositions du Code wallon sur l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (C.W.A.T.U.P.).

22. Le dépôt et la préparation du mortier de ciment ou de béton sur le revêtement de la chaussée, y compris les zones de stationnement sont formellement interdits.

CONDITIONS PARTICULIERES

1) Niveau des seuils par rapport au niveau de la chaussée : **entrée ordinaire : 0,30 m(max)**

entrée cochère : 0,12 m (min)

2) Niveau du pied de la construction en rapport avec le couronnement de la chaussée : **0,10 m**

3) Hauteur maximale des plantations dans la zone de recul : 1,50 m dans les deux premiers mètres

4) Profondeur maximale du lieu de dépôt : /

5) Profondeur de la zone de recul : **10 m (AR des 22.10.34 et 29.05.37)**

6) Limite du domaine public : en coïncidence avec l'alignement.

7) **ALIGNEMENT : L'alignement à respecter en cet endroit est de 17,50 m axe voirie. Front de bâtisse à 27,50 m (17,50 m + 10 m) axe voirie.**

Les travaux sollicités peuvent être réalisés comme prévu au plan annexé à la requête.

8) L'impétrante sera rendue responsable de tous dégâts matériels ou autres qui pourraient résulter des travaux exécutés et relatifs à l'autorisation sollicitée.

Non compris dans un P.P.A. ».

Vu l'avis favorable de la DGO2 - DÉPARTEMENT DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS, envoyé le **03 mai 2018**, rédigé comme suit :

« Les travaux à effectuer touchent le site de l'aéroport proprement dit. Au vu du haut niveau de technicité, la détermination de l'impact des travaux et des autorisations devra être gérée par les plus hautes instances directrices de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud en partenariat avec un bureau d'étude ayant les compétences requises par les normes EASA.

Sous réserve de cette condition, le Département de l'Exploitation du Transport de la Direction générale des Voies hydrauliques et de la Mobilité formule un avis favorable concernant la demande. ».

Vu l'avis favorable de la DGO3 - DEE - DIRECTION DES RISQUES INDUSTRIELS, GÉOLOGIQUES ET MINIERS – CELLULE RAM, envoyé le **08 juin 2018**, rédigé comme suit :

« 1. Examen de la demande

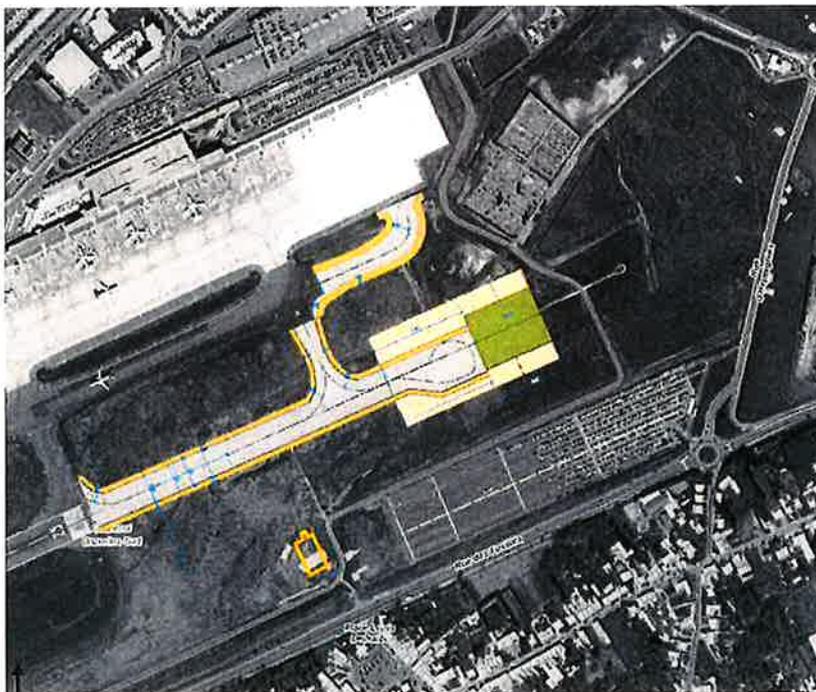
1.1. Objet de la demande

Le demandeur souhaite porter la longueur de la piste unique de l'aéroport de Charleroi d'une longueur de 2 550 m à 3 200 m. Soit un allongement de 650 m.

1.2. Description du projet

La piste, large de 45 m, sert aux atterrissages et décollages des avions. Outre son allongement sur une longueur de 650 m, elle sera complétée par :

- *la création d'une raquette de retournement au bout de la piste complétée d'une aire de fin de piste,*
- *la création d'une voie de circulation reliant l'allongement de piste à l'aire de stationnement Est.*



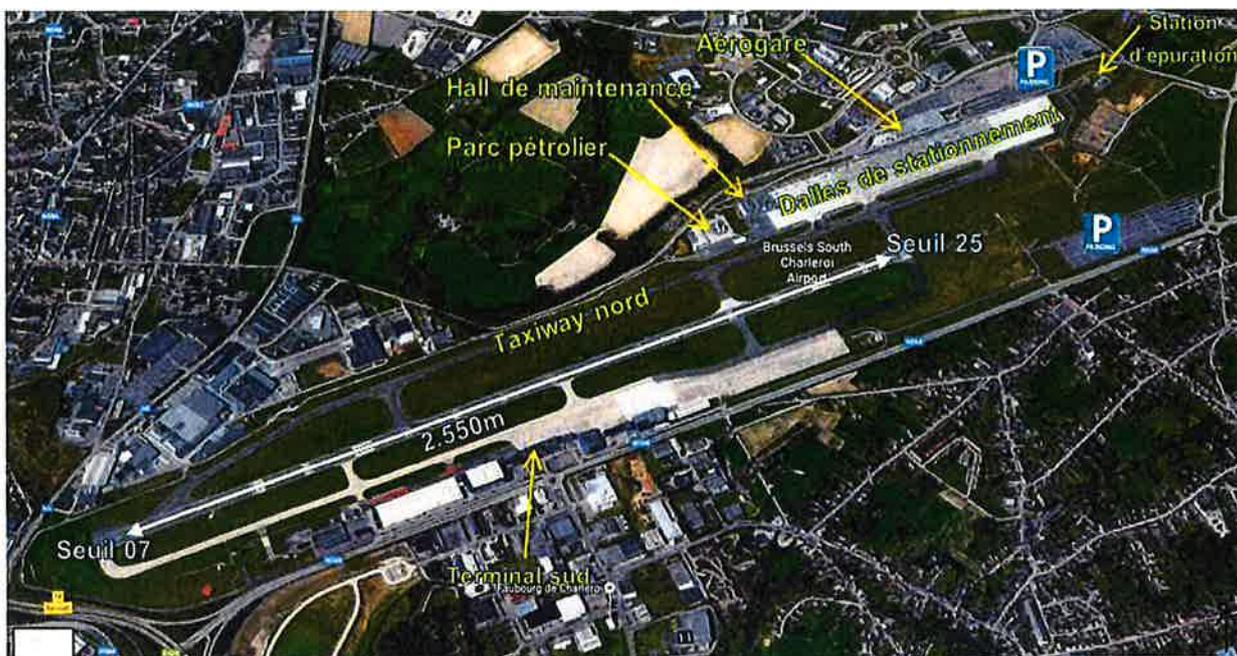
1.3. Seveso

L'établissement n'est pas classée Seveso au vu des quantités de substance dangereuses présentes selon l'étude d'incidence et les AIP (Air Information Publication) de Belgocontrol.

1.4. Situations dangereuses

L'allongement de la piste n'a pas d'influence sur la position ou l'axe de celle-ci vis à vis du parc à tanks. Le risque d'impact entre un aéronef et le parc à tank n'est pas aggravé par rapport à la situation existante.

Les zones connexes (raquette de retournement, voie de circulation) sont des zones où les aéronefs roulent à vitesse réduite et sont situées à plus de 600 m du parc à tank.



1.5. Conclusion

Les projets mentionnés aux points précédents ne sauraient être considérés comme des aménagements susceptibles d'aggraver les conséquences d'un accident majeur par rapport à la situation existante.

1.6. Urbanisme.

L'emplacement du projet est situé dans une zone où la probabilité d'observer un effet dangereux dû à un site SEVESO est inférieure à 10^{-6} /an.

L'avis de la cellule RAM en matière d'urbanisme est dès lors favorable sur base des données en notre possession et au regard des principes directeurs et des valeurs de référence applicables en Région wallonne en matière d'avis relatif à la prise en compte du risque industriel majeur, tels qu'approuvés par le Gouvernement wallon en dates du 22 décembre 2005 et du 14 décembre 2006.

2. Avis

L'avis de la cellule RAM est favorable. ».

Vu l'avis favorable de la DGO3 - DNF - DIRECTION EXTÉRIEURE DE MONS, envoyé le **01 juin 2018** ;

Vu l'avis favorable du PÔLE ENVIRONNEMENT - CESW, envoyé le **16 mai 2018**, rédigé comme suit :

« 1. AVIS

1.1. Avis sur la qualité de l'étude d'incidences

Le Pôle Environnement estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Sur le fond :

Le Pôle apprécie notamment :

- l'analyse fouillée de plusieurs chapitres comme ceux relatifs aux incidences sonores, à la pollution du sol, ou à la qualité de l'air ;
- la proposition de plusieurs alternatives d'aménagement et l'étude de leurs incidences environnementales les plus pertinentes.

Cependant, le Pôle regrette :

- la mention d'une considération d'une pluie décennale pour le calcul des capacités des bassins d'orage existants et futurs. Ce point a cependant été corrigé lors de la visite de terrain ;
- la faiblesse des informations relatives à la qualité du milieu récepteur des eaux usées et de leurs impacts sur ce milieu ;
- le manque d'information sur la contribution relative des rejets atmosphériques du projet par rapport à la qualité de l'air dans l'agglomération carolorégienne ;
- dans le résumé non technique, un manque de vulgarisation notamment concernant certains chapitres techniques tels que le bruit et l'air.

Sur la forme :

Le Pôle apprécie la qualité générale du rapport. L'étude est claire, bien structurée et illustrée, même si plusieurs coquilles de rédaction ont été constatées.

Le Pôle regrette toutefois la taille de certaines cartes qui mériteraient un format A3 (par exemple la figure 22 du chapitre 3 Site et projet, la figure 12 du chapitre 5.4 Eaux de surface et les principales cartes du chapitre 5.1 Environnement sonore), ainsi que l'absence d'échelle sur d'autres (par exemple les figures 1 et 2 du chapitre 3 Site et projet).

1.2. Avis sur l'opportunité environnementale

Le Pôle Environnement remet 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.

Le Pôle appuie toutes les recommandations de l'auteur et insiste particulièrement sur les suivantes :

- *effectuer un recalage du modèle acoustique avec les données des stations permanentes (réseau Diapason), les données du principe d'égalité (présentes et à venir) et avec une nouvelle station permanente qui serait installée à Ransart ;*
- *modérer l'impact sonore de l'aéroport en période de nuit (23 h – 7 h) en poursuivant le monitoring des arrivées tardives et en poursuivant les actions qui ont permis de limiter ces arrivées tardives ;*
- *assurer autant que possible un développement de l'activité avec une répartition des vols en journée, et limiter, dans la mesure du possible, les départs entre 6 h 30 et 7 h ;*
- *accroître la fréquence des services et de l'offre des navettes reliant l'aéroport à Bruxelles, Lille, Luxembourg et Metz ;*
- *agrandir le bassin de rétention afin de faire face à des apports importants d'eaux glycolées et de pouvoir stocker ces eaux dans l'attente d'une dégradation totale du glycol. Si nécessaire, le volume du bassin d'orage existant pourrait également être agrandi ;*
- *mettre en place une vanne de secours sur le bassin d'orage actuellement présent dans la partie sud afin de prévenir la dissémination de contaminations des eaux vers l'aval suite à des pollutions accidentelles ;*
- *réaliser un monitoring et des analyses des eaux du Tintia et des rejets des eaux (y compris les sorties des séparateurs d'hydrocarbures) ;*
- *assainir la zone de remblais fortement polluée, ce qui aura pour effet, à terme, de supprimer la contamination des eaux de remblais. Par sécurité et pour des raisons techniques, la nappe des remblais légèrement contaminée sera pompée lors des travaux et traitée sur site, voire évacuée hors site ;*
- *réaliser l'aménagement du rond-point Ransart Heppignies/Lindbergh et mettre en place un observatoire de la mobilité.*

2. REMARQUES AUX AUTORITÉS COMPÉTENTES

Le Pôle attire l'attention des autorités sur la nécessité de veiller à l'accessibilité de l'aéroport via des transports publics ainsi qu'au contrôle de la tranquillité publique aux abords de l'aéroport. ».

Vu l'avis de HAINAUT INGENIERIE TECHNIQUE envoyé hors délai ;

Vu l'avis de la CCATM DE CHARLEROI, envoyé hors délai ;

Vu l'avis de la DGO3 - DEE – DIRECTION DES EAUX DE SURFACE, envoyé hors délai – avis réputé favorable ;

Vu l'avis de la DGO3 - DEE – DIRECTION DES EAUX SOUTERRAINES DE NAMUR, envoyé hors délai – avis réputé favorable ;

Vu l'absence de réponse à la demande d'avis adressée à la DGO3 - DEE - DPP - CELLULE BRUIT en date du **10 avril 2018** - avis réputé favorable ;

Vu l'absence de réponse à la demande d'avis adressée au SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS - DGTA en date du **10 avril 2018** ;

Vu l'absence de réponse à la demande d'avis adressée à la ZONE DE SECOURS HAINAUT - EST en date du **10 avril 2018** ;

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 **22 décembre 2017**, transmise par celle-ci au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué par envoi postal du **08 janvier 2018** et enregistrée dans les services respectifs de ces fonctionnaires en date du **08 janvier 2018** ;

Considérant que la demande a été jugée incomplète par le Fonctionnaire technique et le Fonctionnaire délégué par courrier commun du **29 janvier 2018** ; que les documents manquants ont été envoyés par l'exploitant à la commune en date du **09 mars 2018** ; que ces documents ont été transmis au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué en date du **19 mars 2018** et reçus par ces fonctionnaires en date du **19 mars 2018** ;

Considérant que la demande a été jugée complète et recevable en date du **09 avril 2018** 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 la demande est relative à des actes et travaux visés à l'article D.IV.25, b, du Code du Développement territorial ; qu'en conséquence, le Gouvernement wallon est l'autorité compétente pour délivrer le permis unique ;

Considérant qu'en application de l'article 92, § 5, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, une prolongation de délai de 30 jours a été notifiée à l'exploitant par courrier commun du Fonctionnaire technique et du Fonctionnaire délégué en date du **26 juillet 2018** ;

Considérant qu'en date du 28 août 2018, le Ministre ayant en charge l'Environnement et l'Aménagement du territoire a réceptionné le rapport de synthèse rédigé par les fonctionnaires technique et délégué ; que ce rapport de synthèse conclut à l'octroi sous conditions du permis unique sollicité en se fondant sur les motifs développés ci-après ;

« Considérant que la transformation et l'extension envisagées entraînent l'application d'une nouvelle rubrique de classement autre que de classe 3 ;

Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par l'exploitant et de l'instruction administrative que la demande vise l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud d'une longueur de 650 m pour la porter de 2 550 m à 3 200 m ;

Considérant que complémentirement, les infrastructures seront complétées par la création d'une raquette de retournement au bout de la piste, complétée d'une aire de fin de piste et d'accotements, par la création de voies de circulation, la mise en œuvre d'une aire de dégivrage pour les codes E, la création d'un réseau d'égouttage, d'un bassin d'orage Est et par l'adaptation du balisage ;

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

CHARLEROI : 23^e division ; section C ; n^{os} 207A2, 270E ;

Considérant que les installations et/ou activités concernées sont classées comme suit par 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 :

N° 62.00.01, Classe 1 :

Aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2 100 mètres.

Considérant que, d'un point de vue urbanistique, le Fonctionnaire délégué analyse le projet comme suit :

« Attendu que selon le plan de secteur de CHARLEROI, adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979, le projet se situe en zone sans affectation ;

Considérant les permis d'urbanisme délivrés précédemment à l'exploitant en ce qui concerne:

- la transformation et l'extension de l'aérogare, l'aménagement d'une cafétéria, l'aménagement de sanitaires et vestiaires dans les locaux techniques : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 5 mars 2002 sous la référence : F0412/52011/UCP/2002.1 ;
- le voûtement du Tintia avec modification du relief du sol dans la partie Nord-Est de la zone aéroportuaire : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 16/09/2003 (Réf. : F0412/52011/UCP2/2003/43) ;
- la construction d'un parking (voitures) provisoire à ciel ouvert (2 000 places) : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 8 mars 2005, pour une durée limitée à 5 ans, sous référence : F0412/52011/UCP2/2004.84 ;
- la construction et l'exploitation d'une nouvelle aérogare (arrêté ministériel du 25/07/2005) ;
- l'extension du taxiway Nord : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 31 janvier 2008, sous référence : F0412/52011/UCP3/2007.97 ;
- l'installation de 5 nouveaux mâts de balisage d'approche hors sol dans le prolongement de ceux existants (extension) : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 14 mars 2008, sous référence : F0412/52011/UCP3/2007.211 ;
- l'aménagement d'un parking de 1 500 places sur le site de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud impliquant une extension et un réaménagement de l'actuel parking « low-cost » : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 30 octobre 2009, sous référence : F0414/52011/UCP3/2009.88 ;
- l'extension du terminal (arrêté ministériel du 29/11/2010) ;
- la construction d'une vigie de contrôle en surplomb du terminal existant : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 04 avril 2011, sous référence : F0414/52011/UCP3/2010/175 ;
- l'aménagement d'un parking de 2 305 places sur le site de l'aéroport (parking Economy) en lieu et place de l'actuel parking : permis d'urbanisme délivré par le

Fonctionnaire délégué en date du 17 janvier 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2011/137/208458 ;

- la réalisation d'un giratoire sur la route d'accès à l'aérogare : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 17 février 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2011/152 ;
- la réalisation de 2 dalles de parking avions et d'une voirie de contournement : permis d'urbanisme délivré par le Ministre en date du 07 juin 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2011/195/ ;
- le réaménagement du parking « Express » et de la gare des bus : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 24 mai 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2012/63 ;

Considérant qu'une précédente demande de permis unique portant également sur l'allongement de la piste de 2 550 m à 3 200m a été déclarée complète par les Fonctionnaires technique et délégué le 19/03/2008 ; que ces ont remis un avis favorable conditionnel dans le cadre de la procédure ; que toutefois, le Gouvernement wallon n'a pas ratifié ce permis unique, réputé par conséquent refusé ;

Considérant que le précédent avis du Fonctionnaire délégué relatif à l'allongement de l'aéroport, actualisé à l'aide des données de l'EIE, reste d'application ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences a dressé un cadastre du bruit tout autour de l'aéroport sur la base d'une part, de mesures de bruit réalisées en continu par 16 sonomètres, et d'autre part, de mesures de bruit réalisées lors d'une nouvelle campagne (2017) en 15 points (3 points aux abords de la piste et 12 points chez les riverains) ; qu'il a ensuite étudié l'impact acoustique du projet en situation actuelle avec une augmentation du trafic aérien ainsi qu'à l'horizon 2026, avec et sans allongement de la piste ;

Considérant que de cette étude, il ressort que l'allongement de la piste est de nature à améliorer les niveaux d'exposition au bruit ; que l'EIE précise que « *le projet engendrera plus de bruit localement à proximité du seuil allongé mais à l'inverse, plus d'habitations concernées par une amélioration de la situation acoustique que d'habitations concernées par une détérioration de la situation acoustique* », tel que démontré dans le tableau de la page 111/259 du chapitre relatif à l'environnement sonore ;

Considérant que l'étude de l'impact sonore reflète ainsi bien l'empreinte sonore de l'aéroport avec et sans l'allongement de la piste ;

Considérant que l'analyse de l'exploitation de l'aéroport réalisée dans ce cadre confirme que l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud est un aéroport de jour ;

Considérant qu'une alternative dite N7 est étudiée dans le cadre du dossier ; que celle-ci consiste à analyser la possibilité de créer une voie de circulation entre l'extrémité de la prolongation du taxiway nord et l'extrémité de l'allongement de piste dans le but d'éviter le positionnement des réacteurs vers Ransart en cas de manœuvre de retournement (raquette) ; que l'EIE précise en ce qui concerne le bruit que : « (...) *la réalisation d'une seconde bretelle d'accès depuis le nord d'une part et la suppression d'une aire de retournement d'autre part, constituent une alternative technique intéressante au niveau acoustique (...) cette alternative permettra d'atténuer l'impact acoustique du bruit rampant par rapport au projet étudié (...)* » ; qu'une condition sera dès lors émise ;

Considérant, en ce qui concerne les arrivées tardives (au-delà de 23 h), que l'EIE mentionne 2 constats : une diminution des arrivées tardives après 23h en 2015 par rapport à 2014, liée

notamment à la diminution du nombre d'avions basés, et que 60 % des arrivées tardives se présentent avant 23 h 30 et 75 % avant minuit ; que la situation tend dès lors à s'améliorer ;

Considérant que l'article 1^{er} 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, dispose que l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6 h 30 et 23 h ; que toutefois, entre 6 h 30 et 7 h et entre 22 h et 23 h, 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 à l'article 1^{er} bis, § 5, du décret précité ; qu'en outre, en application de l'article 1^{er} bis, § 3, alinéa 2, du décret, les limitations horaires ne s'appliquent pas après 23 heures pour les atterrissages en retard d'avions basés, lorsque ce retard n'est pas imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que ces atterrissages ne dépassent pas, par exploitant, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 points par jour par avion basé calculé conformément à l'article 1^{er} bis, § 5 ; que ces dispositions décrétales sont toutefois étrangères au projet d'allongement de la piste ;

Considérant que certains réclamants soulignent que l'allongement de la piste permettra l'utilisation de l'aéroport par des avions gros porteurs, avec pour conséquence, l'augmentation des niveaux sonores engendrés à l'atterrissage et au décollage ; que l'EIE a pris en compte dans les simulations les mouvements de gros porteurs ; que toutefois, à ce jour, c'est l'avion de type B 737-800 qui est massivement utilisé par les compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud ; que le projet s'inscrit dans la poursuite du développement de l'activité aéroportuaire dès lors qu'il permettra d'augmenter le nombre de passagers au décollage et d'augmenter le rayon d'action de l'aéroport ;

Considérant qu'ensuite, l'article 1^{er} bis, § 7, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit impose aux aéronefs utilisant les aéroports wallons, le respect, dans chacune des zones du plan de développement à long terme, des niveaux maximum de bruit suivants : entre 7 heures et 23 heures, à 93 dB(A) Lmax en zone B, 88 dB(A) en zone C, 83 dB(A) en zone D, et, entre 23 heures et 7 heures, à 87 dB(A) Lmax en zone B, 82 dB(A) Lmax en zone C, 77 dB(A) Lmax en zone D ; qu'ils doivent être inférieurs à 77 dB(A) Lmax en dehors de ces zones ; que ces seuils de bruit sont imposés quel que soit le type d'avion considéré (petit porteur ou gros porteur) et quelle que soit sa charge, et ce, sans dérogation possible ; que le projet n'aura, par conséquent, aucune incidence sur les niveaux maximum de bruit enregistrés autour de l'aéroport ;

Considérant que certains réclamants estiment que les mesures d'accompagnement adoptées au bénéfice des riverains des aéroports wallons seraient insuffisantes ;

Considérant que l'article 1^{er} bis, §§ 2 et 3, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, tel que modifié par le décret du 29 avril 2004, prévoit la délimitation, sur la base de l'indicateur Lden, de deux plans autour des aéroports wallons : le plan de développement à long terme comportant quatre zones (A, B, C et D), et le plan d'exposition au bruit comportant également quatre zones (A', B', C' et D') ; que les zones A, B, C et D du plan de développement à long terme et les zones A', B', C' et D' du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud ont été arrêtés par le Gouvernement wallon en date du 27 mai 2004 ; que ces zones ont été délimitées sans prendre en considération un éventuel allongement de la piste en termes d'infrastructure ; que, comme le souligne l'auteur de l'étude d'incidences, dans la mesure où le dénombrement des habitations reprises à l'intérieur des zones les plus proches de l'aéroport, est plus important si on ne prend pas en considération l'allongement de la piste, le plan d'exposition au bruit en vigueur rencontre le principe de précaution ;

Considérant que l'article 1^{er} bis, § 3, alinéa 6, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, prévoit la révision triennale du plan d'exposition au bruit ; que l'objectif de

cette révision est double : vérifier d'une part que le plan d'exposition au bruit en vigueur correspond, au minimum, à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport et le type de flotte utilisée par les opérateurs et, d'autre part, adapter les limites du plan d'exposition au bruit en fonction de l'évolution prévue ou prévisible des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à dix ans ; que toutefois, cette révision ne peut avoir pour effet de réduire la taille des zones du plan d'exposition au bruit telles qu'elles étaient délimitées avant la révision ; qu'ainsi, conformément aux recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences, la diminution du nombre d'habitations reprises à l'intérieur des zones A', B' et C' du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud, corrélatives à la mise en service de la piste allongée, ne pourra entraîner une « déclassification » de zone des habitations concernées ; qu'en d'autres termes, les mesures d'accompagnement dont peuvent bénéficier les riverains de l'aéroport en fonction de leur localisation à l'intérieur du plan d'exposition au bruit actuellement en vigueur, leur resteront acquises après l'entrée en vigueur du plan d'exposition au bruit éventuellement révisé ;

Considérant que, parallèlement à l'utilisation de l'indicateur Lden, lequel permet de circonscrire la taille des zones géographiques concernées par les nuisances sonores et à l'intérieur desquelles des mesures d'accompagnement doivent être prises au bénéfice des riverains, le législateur wallon impose aux aéronefs utilisant les aéroports wallons, le respect de seuils de bruit maximum exprimés au moyen de l'indicateur Lmax ; que cet indicateur détermine le niveau de bruit maximum engendré par le passage d'un seul avion et permet ainsi d'appréhender la gêne ressentie par les riverains lors du passage des aéronefs ; que l'imposition de seuils de bruit maximum permet par conséquent de garantir l'objectif de protection des populations en terme d'insonorisation des logements ;

Considérant qu'en ce qui concerne la nature des mesures d'accompagnement adoptées au bénéfice des riverains de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, propose des mesures d'accompagnement similaires aux riverains des zones A' et B' du plan d'exposition au bruit, à savoir le choix réversible entre la vente de leur habitation à la Région wallonne ou l'insonorisation des principales pièces de jour de celle-ci aux entiers frais de la Région wallonne, tandis que les riverains de la zone C' du plan d'exposition au bruit peuvent uniquement obtenir l'insonorisation des principales pièces de jour de leur immeuble aux frais de la Région wallonne ; que les travaux d'insonorisation réalisés en zone A', B' ou C' du plan d'exposition au bruit doivent assurer, en application de l'article 1^{er} bis, § 5, alinéa 3, de la loi du 18 juillet 1973 précitée, le respect d'un affaiblissement de bruit minimal de 38 dB(A) lorsque l'immeuble est situé à l'intérieur de la zone A du plan de développement à long terme, et le respect d'un affaiblissement de bruit suffisant pour garantir, au passage des avions, un niveau sonore maximum de 55 dB(A) Lmax lorsque l'immeuble est situé à l'extérieur de la zone A du plan de développement à long terme, sans que ce niveau puisse être dépassé plus de dix fois au cours d'une période de 24 heures ; qu'enfin, en zone D', le législateur a prévu l'allocation d'une aide financière forfaitaire destinée à la réalisation de travaux d'insonorisation ;

Considérant enfin, qu'en application de l'article 1^{er} bis, § 4, de la loi du 18 juillet 1973, le Gouvernement wallon a prévu, en zones A' et B' du plan d'exposition au bruit, l'allocation d'une prime de déménagement aux titulaires d'un bail de résidence principale, ainsi que l'allocation d'une indemnité destinée à réparer le préjudice commercial ou professionnel induit par le développement des activités aéroportuaires ;

Considérant que toutes les mesures utiles ont donc été adoptées en vue de protéger les riverains contre les nuisances sonores ; qu'à ce jour, aucune instance n'a considéré que l'ensemble de ces mesures étaient insuffisantes ; que plus spécialement, aux termes d'un arrêt n° 189/ 2005 du 14 décembre 2005, après avoir constaté que le décret attaqué procédait notamment d'un réexamen complet du dossier, à la lumière, notamment, de

références scientifiques, la Cour constitutionnelle a rejeté les recours en annulation formés à l'encontre du 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 que si l'étude d'incidences fait état d'une dépréciation de la valeur des immeubles d'habitations situés à proximité de l'aéroport, l'auteur de l'étude précise ce qui suit : (...) *Il en ressort que depuis les années 2000, les prix constatés sont stables. Tout au plus, Maître Ghigny relève que le prix des propriétés très proches de la zone de décollage pourrait être influencé par les activités aéroportuaires. De manière générale, aucun notaire ne note une dépréciation des biens immobiliers liée au développement de l'aéroport, à l'exception des zones les plus proches de la piste (quartier Jumet Chef lieu, rue de Gosselies) (...)* »;

Considérant que certaines réclamations font état de l'augmentation du risque d'accidents ; que le risque d'accidents augmentera statistiquement en fonction de l'augmentation de mouvements, non lié à l'allongement de la piste ; que toutefois, l'étude d'incidences du précédent permis relatif à l'allongement de la piste mettait en exergue *« l'impact positif du projet du point de vue de la sécurité ; que l'allongement de la piste permettra, en effet, aux avions utilisant l'aéroport de prendre plus rapidement de l'altitude, de sorte que la marge de sécurité par rapport aux risques de collision avec un élément du cadre bâti s'en trouvera accrue ; qu'outre l'allongement de la piste, l'aéroport est équipé de systèmes de sécurité modernes (ILS catégorie 3, nouvelle tour de contrôle, etc.) »* ;

Considérant que le projet a été réduit de 200 mètres par rapport au permis délivré antérieurement, suspendu et ensuite annulé par le Conseil d'Etat ;

Considérant que l'actuel projet tient non seulement compte de l'enseignement de la haute Cour administrative, mais surtout, des projets de développement de l'aéroport, lequel a vocation à recevoir des avions moyen courrier, lesquels sont utilisés principalement par des compagnies low cost, ce que relève l'auteur de l'étude d'incidences ; que la longueur de piste projetée n'a ainsi aucune incidence sur la capacité de l'aéroport, et partant, sur l'utilisation des infrastructures, lesquelles ont été conçues pour recevoir des vols court et moyen courrier ;

Considérant que l'avis du Fonctionnaire délégué en date du 14/01/2005, relatif à la construction d'une nouvelle aérogare et des infrastructures associées de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, fait notamment état des considérations suivantes :

« (...) Considérant, en termes d'aménagement du territoire, qu'il importe premièrement de se prononcer sur l'adéquation de la fonction envisagée à l'endroit considéré ;

Considérant à ce propos, qu'outre la confirmation par le plan de secteur en 1979 de la vocation aéroportuaire du site par l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), tel qu'adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, retient que : «Face à l'accroissement des transports aériens, le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Charleroi-Bruxelles Sud et de Bierset. Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes des nuisances phoniques.» (SDER, 3^e partie, point VI.1.D, p.201) ; qu'il ajoute que l'aéroport de Gosselies (Brussels South Airport), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers

l'Est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi ;

Considérant que le même SDER précise encore que « l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est surtout destiné au trafic des voyageurs. Pour qu'il puisse remplir pleinement son rôle, il est nécessaire d'assurer une bonne liaison ferroviaire avec l'agglomération bruxelloise ... et de poursuivre les projets d'allongement des pistes et d'aménagement de l'aérogare. » (SDER, 2^e partie, point 2.2., p.137) ;

Considérant que le développement de l'aéroport de Gosselies dans sa vocation d'aéroport destiné aux voyageurs est donc affirmé dans le document de référence en matière d'orientation stratégique du développement territorial que constitue le SDER depuis 1999 ; que dans sa dernière Déclaration de politique régionale de 2004 et son Contrat d'avenir pour les Wallons adopté le 6 octobre 2004, le Gouvernement wallon a réaffirmé (point 5.7.-Réussir la politique aéroportuaire) sa volonté de spécialiser les deux aéroports régionaux dans leur vocation actuelle en tant que pôles majeurs du développement économique wallon en insistant sur la nécessité d'accentuer l'intermodalité air-rail-route ; que par sa décision du 27 mai 2004 précitée, mais également par une décision de même date de mise en révision des plans de secteur de Charleroi et de Namur en vue de l'inscription du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne et du projet de tracés des liaisons ferroviaires entre Gosselies et Bruxelles par la ligne 140 et entre l'aéroport de Gosselies et la gare de Charleroi-Sud, le Gouvernement wallon a commencé à concrétiser, au niveau du plan de secteur, les options retenues dans le SDER précité ; (...) » ;

Considérant que ces considérations restent d'actualité et sont transposables à la présente demande ; qu'il y a adéquation de la fonction avec l'endroit retenu ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement examine, notamment pour ce qui concerne le volet urbanistique de la demande, les impacts que le projet est susceptible d'induire sur son environnement immédiat ;

Considérant que selon l'auteur de l'étude, « (...) Le projet s'inscrit dans un contexte paysager déjà fortement modifié par les activités humaines avec la présence du site aéroportuaire et de ses infrastructures annexes, de parcs d'activités économiques, de l'Aéropôle, de zone d'habitat, etc.

Le site aéroportuaire est peu perceptible depuis les vues éloignées. Quant aux vues directes sur le site, elles se limitent à certaines zones du domaine aéroportuaire existant (aérogare, etc.) et sont de faible qualité.

Le projet modifiera le relief au droit et aux abords des terrains concernés par l'aménagement de l'allongement de la piste et de ses nouvelles infrastructures connexes. Il impliquera un remblaiement de la vallée du Tintia (qui est canalisé sur cette portion) au droit de l'allongement de piste.

(...) Du point de vue du paysage, les incidences du projet seront peu significatives. (...) » ;

Considérant, au vu de ce qui précède, que les aménagements et infrastructures projetés (pistes, bassins, taxiways, etc.) n'engendrent que peu de modifications du point de vue du paysage et s'inscrit pleinement dans le cadre des options d'aménagement définies par la Région wallonne. » ;

Considérant que, d'un point de vue environnemental, le Fonctionnaire technique analyse le projet comme suit :

« Considérant que du fait de l'application de la rubrique précitée de classe 1, une étude d'incidences sur l'environnement (EIE) est obligatoire ;

Considérant que ce 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 1^{er} du Code de l'environnement ;

Considérant que la réunion d'information préalable à l'étude d'incidences sur l'environnement s'est déroulée, conformément aux prescriptions du livre 1^{er} du Code de l'Environnement, le 12 décembre 2016 à 18 h 00 en l'Auditoire du Point centre – avenue Georges Lemaître, 19 à 6041 GOSSELIES ; qu'elle a donné lieu endéans les 15 jours à 39 lettres et/ou courriels individuels adressés au Collège communal de la Ville de CHARLEROI ;

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

Considérant que l'EIE a été réalisée par le bureau agréé Agoria ;

Considérant que l'EIE répond aux remarques posées au cours de la procédure de réunion d'information préalable ; que la synthèse de ces observations est reprise au point 2.1.3 du chapitre 2 (Cadre légal) de l'EIE ; que l'auteur de l'EIE y indique les différents chapitres où l'on peut trouver les réponses aux questions posées lors de cette réunion ;

Considérant que les remarques relatives à l'insuffisance des mesures d'accompagnement, l'application de la directive directive (EU) 2002/49, l'absence de mesures pour réduire les nuisances dans les jardins ou terrasses, les remarques relatives à l'insuffisance des mesures d'accompagnement, l'absence d'insonorisations des pièces de nuit, la non-prise en considération des vols militaires, la méthode de délimitation du plan de développement à long terme et du plan d'exposition au bruit, le régime des redevances liées aux nuisances la différence d'approche par rapport à la Région bruxelloise dans le cadre des nuisances de l'aéroport de Bruxelles, la méthode de détermination des plans d'exposition au bruit, le régime différent des mesures par rapport à l'aéroport de Liège, les critiques des modes de consommation et de déplacements touristiques en lien avec l'activité aérienne low cost, l'impact de l'activité aérienne sur le climat apparaissent comme n'étant pas directement en lien avec le projet de l'allongement de la piste mais sont relatives, soit au cadre légal, soit aux orientations politiques, soit aux modes de consommation, soit aux impacts de l'activité aérienne dans son ensemble impliquant des recherches de solution à un niveau européen, voire mondial, notamment en ce qui concerne la pollution ; que les considérations qui suivent tenteront de répondre aux remarques des riverains à ces sujets ;

Considérant que, le 1^{er} 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^{er} 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^{er} 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 en Région wallonne, selon une formule de calcul qu'il explicite ;

Considérant que, dans ce plan de développement à long terme, le Gouvernement wallon peut arrêter un plan d'exposition au bruit (PEB) fondé sur une hypothèse de développement de l'aéroport projetée à dix ans et comprenant des zones d'exposition au bruit fixées de manière décroissante, en fonction de l'indicateur de bruit L_{den} ; que ce plan d'exposition au

bruit sera réactualisé tous les trois ans en tenant compte de l'exploitation effective de l'aéroport et des nuisances de bruit qu'elle engendre tout en intégrant les perspectives de développement de l'aéroport ;

Considérant, en ce sens, que le même article précise que la zone la plus exposée au bruit, 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) ; qu'en outre, cette disposition précise également les seuils de bruit exprimés en L_{den} pour les deuxième, troisième et quatrième zones du plan d'exposition au bruit, c'est-à-dire les zones B, C et D ;

Considérant que, dans les zones ainsi délimitées, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité habilite le Gouvernement wallon à prendre certaines mesures, parmi lesquelles figurent notamment l'acquisition de tout immeuble bâti ou non bâti, ainsi que l'octroi de subsides ou de primes en vue de l'isolation des immeubles concernés ;

Considérant qu'à cette fin, plusieurs arrêtés du Gouvernement wallon ont été adoptés déterminant les zones du plan de développement à long terme (PDLT), les zones du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD et les mesures d'accompagnement afférentes à chacune des zones d'exposition au bruit ;

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 2015 ; 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 que l'auteur de l'EIE se base également sur les données de bruit reprises dans l'EIE de 2008 mais également celle de 2014 (non déposée) ;

Considérant que ces données ont été mises à jour au regard de l'augmentation du nombre de vols, des types d'avions, etc... ;

Considérant que la caractérisation de la situation existante est conduite suivant les étapes suivantes :

- analyse des données liées à l'exploitation, aux procédures de vols et aux conditions météorologiques ;
- analyse des mesures existantes fournies par la SOWAER : le réseau de 16 sonomètres permanents « DIAPASON » et les campagnes de mesures longue durée selon le « Principe d'égalité » ;
- une nouvelle campagne de mesures in situ en 15 points différents (3 points aux abords de la piste et 12 points chez les riverains) ; pour les mesures environnementales, chaque passage d'avion est identifié et codé en fonction des données « gestionnaire »
- une modélisation informatique au moyen du logiciel INM sur base du trafic réel, c'est-à-dire des traces radar et des données gestionnaires communiquées par l'exploitant
- les résultats sont finalement comparés aux zones de bruit définies par le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) et le PDLT (Pla de Développement à Long Terme).

Considérant qu'il faut alors considérer, d'une part, la situation de référence qui correspond aux incidences prévisibles du trafic aérien dans le futur sans allongement de la piste et d'autre part, la situation projetée correspondant aux incidences du trafic aérien avec la piste allongée de 650 m ;

Considérant que cette situation projetée est évaluée :

- par simulation informatique sur base de la maquette validée ;
- en utilisant les hypothèses de trafic (nombre d'avions, composition de la flotte et horaires) prévues à terme et dans le cas où la piste est allongée ;

Considérant que le chapitre VII de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ne s'applique pas au bruit lié aux mouvements des aéronefs ; que la législation s'appliquant dans ce cas est la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit modifiée par le décret du 1^{er} avril 1993, la loi du 21 décembre 1998, le décret du 1^{er} avril 1999, le décret du 25 octobre 2001, le décret du 29 avril 2004, le décret du 15 décembre 2005, le décret du 2 février 2006, le décret du 5 juin 2008, le décret – programme du 22 juillet 2010 et exécuté par de nombreux arrêtés ;

Considérant qu'il y a lieu de signaler, avant de développer, une erreur de chiffre dans le chapitre socio- économique de l'EIE ; qu'en effet le bureau AGORA a manifestement confondu, dans ce chapitre, le nombre d'emplacements de stationnement (33) et le nombre d'avions basés (24), erreur répliquée dans le résumé non technique ;

Considérant que dans la chapitre 3 « Présentation du site et description du projet », le point 2.2.1. « *Evolution du nombre de passagers, de mouvements et du type d'aéronefs* » précise bien (page 30) en ce qui concerne les projections de mouvements : « *Cette projection se base sur la présence des 4 compagnies principales qui opèrent aujourd'hui : Ryanair, Wizzair, TUIfly et Pegasus. Il y aurait **24 avions basés à Charleroi** (19 aéronefs de la compagnie aérienne Ryanair et 6 de la compagnie TUIfly).* » ;

Considérant que l'analyse de l'exploitation de l'aéroport réalisée dans ce cadre, confirme bien que l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud est un aéroport de jour ; qu'en effet pour l'année 2015, 73 912 mouvements ont eu lieu qui sont répartis comme suit : 29 296 vols locaux (instruction/écolage, entraînement, tourisme, plaisance) et 44 616 vols commerciaux ;

Considérant que l'ensemble des vols 'locaux' se font entre 6 h 30 et 23 h, tandis que 592 vols commerciaux ont été effectués après 23 h (542 arrivées et 50 départs) ; ce qui correspond à 1,32 % des vols commerciaux ; qu'il faut aussi signaler qu'aucun décollage n'est effectuée avant 6 h 30 ;

Considérant que l'analyse des mesures de bruit enregistrées par le réseau de sonomètres fixes, laisse apparaître que tous les points de mesures, à l'exception de l'un d'entre eux (point F 114), ont enregistré, dans le courant de l'année 2015, des niveaux de bruit inférieurs aux valeurs attendues selon leur situation dans l'une des zones du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan de Développement à Long Terme (PDLT en abrégé) de l'aéroport ; qu'en ce qui concerne le point de mesure F 114 situé à l'extérieur du plan, le niveau de bruit de 55 dB(A), a été dépassé au cours d'une journée, que l'auteur de l'étude d'incidences estime après examen de la situation qu'il s'agit probablement d'un événement qui n'était pas lié au passage d'un avion ; qu'en conséquence, toutes les stations permanentes présente des niveaux L_{den} correspondant aux valeurs prescrites selon leurs zones PEB et PDLT ;

Considérant que l'impact sonore de l'activité de l'aéroport est donc relativement stable tout au long de l'année et suit sensiblement l'évolution mensuelle des mouvements

aéroportuaires ; que cependant, on peut constater certains mois plus bruyants alors que les mouvements sont plus faibles ; que cela est probablement lié aux conditions météorologiques ;

Considérant qu'en ce qui concerne le respect des niveaux maximum de bruit, exprimés au moyen de l'indicateur L_{AMax} , imposés, par l'article 1^{er}, bis, § 7, de la loi du 18/07/73 relative à la lutte contre le bruit, aux avions utilisant l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, l'auteur de l'étude d'incidences fait état du respect de cette limite dans la plupart des cas ; qu'en effet, environ 2,6 % des mouvements liés à des vols commerciaux occasionnent un dépassement du L_{AMax} ; que la période 6 h 30 à 7 h 00 correspond à la période la plus sensible, avec 46 % des mouvement réalisés durant cette tranche qui occasionnent un dépassement ; qu'il faut cependant signaler que les mesures effectuées ne tiennent compte d'aucune marge d'erreur des appareils de mesure ;

Considérant que l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) confirme dans son rapport de 2017 que c'est bien entre 6 h 30 et 07 h 00 que la majorité des dépassements sont relevés ; que suivant les dispositions du décret du 23 juin 1994, art. 6, §3, relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (Moniteur belge du 15/07/1994, p. 18666), le nombre de dépassements admis par période de 24 heures (débutant à 00 h 00 et se terminant à 23 h 59 m 59 s) ne peut excéder 5% du nombre total de mouvements journaliers moyens enregistrés sur l'aéroport au cours des douze derniers mois, avec un nombre maximum de 10 dépassements de 3 dB(A) à dater du 1^{er} janvier 2014, sous peine de sanctions administratives ; que l'Autorité constate cependant que le nombre de dépassements admis n'est jamais excédé ;

Considérant que le nombre journalier de mouvement occasionnant un dépassement du niveau L_{AMax} est assez fluctuant selon la saison et les conditions météorologiques ; que la grande majorité des dépassements est toutefois comprises entre 0 et 3 dB(A) ;

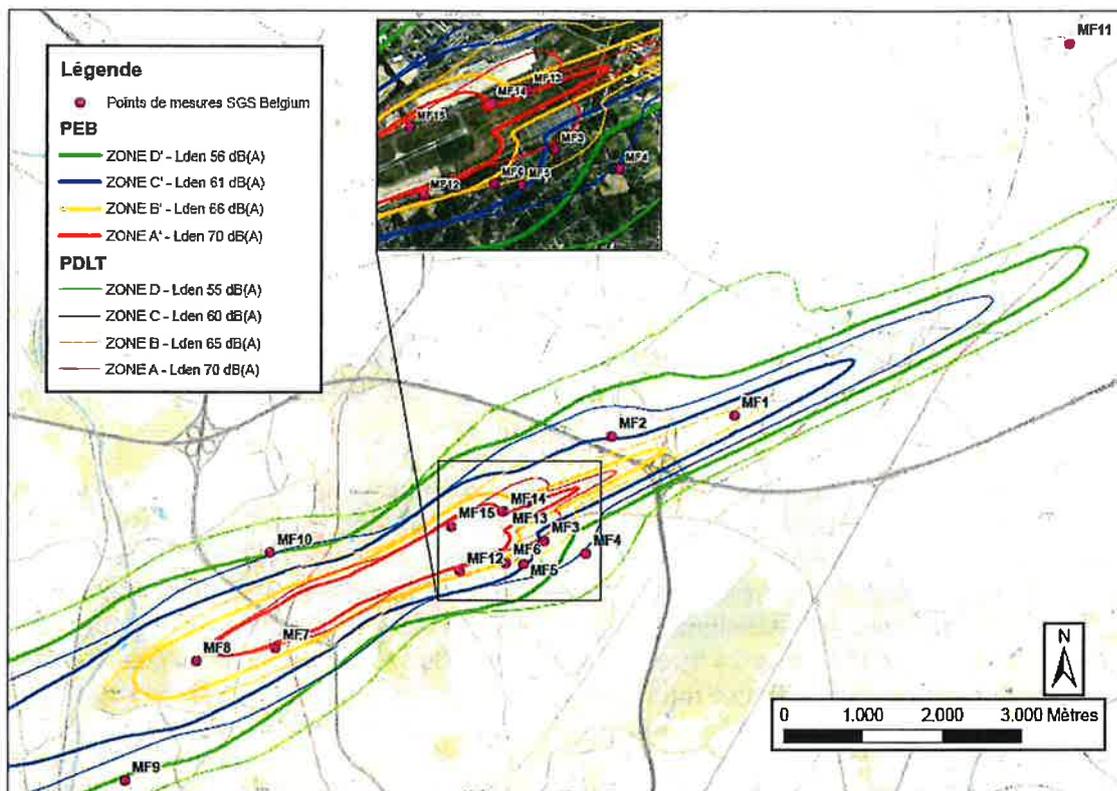
Considérant que pendant la période influencée par les attentats de Bruxelles, les dépassements moyens par jour du L_{AMax} n'ont pas été plus importants qu'en 2015 ; que par contre, les niveaux L_{den} ont été globalement plus élevés, tout en respectant les limites liées au PEB ;

Considérant que c'est au niveau de la station F107, dans le sens des décollages, qu'on observe la majorité des dépassements au niveau du L_{AMax} ; que les stations F107, F102, F10 et dans une moindre mesure F103 et F105, concentrent la quasi-totalité des dépassements ;

Considérant que l'auteur de l'EIE a repris des résultats de mesures effectuées en 2012 par la société agréée ATS ; que les conclusions étaient les suivantes :

- « les indicateurs L_{den} des avions commerciaux sont inférieurs aux prescriptions des zones concernées dans le PEB et le PDLT (conclusions sur les mesures extérieures) ;
- des dépassements des niveaux L_{AMax} se présentent, spécifiquement entre 6h30 et 7h, avec les décollages sur la piste 25 et un vent du secteur nord, nord-ouest (conclusions sur les mesures extérieures).

Considérant que dans le cadre de la présente EIE, de nouvelles mesures de bruit ont été effectuées par le bureau agréé SGS dans le courant de l'année 2017 ; que cette campagne comprenait des mesures de bruit localisées à l'extérieur au droit de riverains (12 point) ainsi que 3 points dans l'enceinte aéroportuaire ;



Considérant que les indicateurs L_{den} correspondant à l'aviation civile sont restés inférieurs aux valeurs limites des zones concernées dans le PEB pour les points de mesures dans l'axe de la piste (MF1, MF2, MF7 et MF8) ; que seuls les points de mesures MF6, MF9 et MF10 ont montrés des dépassements considérés comme plus significatifs (plus de 4 dépassements pendant la période de mesure) ;

Considérant que les niveaux maximums prescrits n'ont pas été dépassés plus de 10 fois par 24 h ;

Considérant que les indicateurs L_{den} sont essentiellement conditionnés par le trafic aéroportuaire en journée et en soirée vu le nombre limité de vols nocturnes ;

Considérant que sur base des différentes analyses, on peut conclure que les nouvelles mesures de bruit réalisées en 2017 sont bien représentatives de la situation existante considérée en 2015 ; qu'en effet, la différence varie entre $-0,2$ dB(A) et $+0,7$ dB(A) dans les zones définies par le PEB ;

Considérant que ces mêmes mesures démontrent que dans ces zones, en l'absence de vol, l'ambiance sonore est dominée par le bruit généré par le trafic sur la voie rapide longeant l'aéroport ; qu'ainsi, les bruits rampants, à savoir les bruits engendrés par les mouvements des avions au sol avant décollage ou après atterrissage, est peu, voire pas perceptible à proximité directe de l'aéroport, principalement ; que dans ces zones également, l'impact acoustique de l'aviation non commerciale, dite « petite aviation », est négligeable dans le niveau d'évaluation L_{den} ;

Considérant que dans le cadre de la présente étude, des modélisations acoustiques ont été effectuées pour évaluer les niveaux de bruit aériens générés par les avions (logiciel INM), ainsi que les niveaux de bruit générés par les avions au sol (bruit rampant) (logiciel IMMI). Les principales conclusions **de la situation existante** sont les suivantes :

- les courbes iso-phoniques du bruit aérien généré par les avions s'inscrivent dans l'enveloppe du PDLT. Ces courbes sont également incluses dans le PEB. La situation sonore actuelle de l'aéroport est donc bien encadrée par les zones du PEB en vigueur ;
- L'impact du bruit rampant reste limité par rapport aux bruits aériens, avec une différence considérée comme non significative si on additionne ces deux types de bruit ($\leq 1\text{dB(A)}$). Les bruits rampants sont largement couverts par les autres bruits de l'environnement pendant la journée ou par le bruit aérien généré lors des manœuvres des avions au décollage et à l'atterrissage. Il peut toutefois se démarquer dans le bruit ambiant pendant les périodes les plus calmes, comme juste avant l'ouverture de l'aéroport, ou en soirée.

Considérant que les niveaux de bruit mesurés et calculés correspondent à des niveaux de bruit à l'extérieur des habitations ; que le bruit perçu à l'intérieur d'une habitation dont les portes et les fenêtres sont fermées sera inférieur d'environ 30 dB(A) au bruit produit à l'extérieur lors du passage d'un avion à basse altitude (Source : « IBGE »), ces niveaux d'affaiblissement peuvent toutefois être plus ou moins importants selon l'isolation acoustique de la maison ;

Considérant qu'au regard de ces analyses et de ces constats, on constate que la situation sonore existante autour de l'aéroport est correctement encadrée avec les outils existants ; que le réseau de sonomètres permanents DIAPASON liste et contrôle de manière très efficace les niveaux de bruits générés par les avions ; que ces sonomètres sont installés principalement dans l'axe de la piste, là où l'impact acoustique est le plus étendu ; que les fluctuations des niveaux de bruit dans les zones plus latérales à l'axe de la piste, pouvant entraîner ponctuellement des dépassements des niveaux de bruit des zones du PEB, sont mises en évidence ponctuellement lors des mesures réalisées dans le cadre du principe d'égalité (ou lors des mesures de bruit effectuées dans le cadre de cette étude) ; qu'afin de prolonger le réseau de sonomètres permanents existants et de manière à maîtriser davantage les bruits en zones plus latérales, il serait utile d'installer une station permanente en zones latérales de l'aéroport, principalement dans la partie nord-est de Ransart ;

Considérant que l'impact acoustique du projet d'allongement de la piste a ensuite été étudié par l'auteur de l'étude d'incidences en plusieurs étapes : d'une part, l'analyse aborde spécifiquement les impacts acoustiques et vibratoires liés à l'augmentation du trafic aérien projeté (à l'horizon 2026) et des activités liées à ce trafic (bruits rampants, activités sur les dalles de stationnement des avions) - situation de référence et d'autre part, l'étude traite les incidences sonores et vibratoires générées par la mise en œuvre du projet en lui-même : la piste allongée à 3 200 m avec une raquette de détournement Sud – situation projetée ; que ce projet de piste allongée était déjà considéré comme un projet de l'aéroport en 2004, vu que l'allongement de la piste a déjà été intégré dans le plan de développement à long terme de l'aéroport (PDLT), une alternative au projet dénommée « alternative N7 » a également été étudiée ;

Considérant que des données fournies par l'exploitant, on peut conclure à une augmentation du nombre de mouvements journaliers à l'horizon 2026 (passage de 121,1 à 184,9) ; que néanmoins, en conservant la piste actuelle, les niveaux sonores calculés avec le logiciel INM 6.0c restent bien à l'intérieur des zones PEB et de celles du PDLT (hormis quelques dépassements n'excédant pas une vingtaine de mètres pour la zone A) ;

Considérant que les modélisations permettent ainsi d'arriver aux mêmes conclusions que celles effectuées par le SPW lors de la dernière révision du PEB ; qu'en effet, le Gouvernement wallon a décidé qu'il n'y avait pas lieu de réviser les zones du PEB ; qu'il y a lieu de noter que cette quatrième révision a été réalisée en tenant compte des prévisions à

l'horizon 2026, tout comme les modélisations réalisées dans la présente étude pour la situation de référence ;

Considérant que l'augmentation du niveau de bruit L_{den} attendue serait comprise entre 1 et 3 dB(A) selon les récepteurs considérés ;

Considérant que comparativement à la situation existante, la situation de référence permet de montrer que l'augmentation attendue du trafic aérien à l'horizon 2026 entraînera un allongement des zones de bruit dans l'axe des pistes (Fontaine l'Evêque, Courcelles, Monceau, Roux, Jumet, Wangenies, Fleurus, ...) et dans une moindre mesure latéralement de part et d'autre de la piste (Jumet, Gosselies) ;

Considérant que l'accroissement du trafic aérien va donc engendrer une détérioration progressive du contexte sonore environnant en fonction du rythme de développement de l'aéroport ; qu'il est utile de rappeler à ce sujet que la Région wallonne a planifié ce développement et, qu'afin de limiter son impact, a envisagé un encadrement spécifique (zones PDLT, révisions du PEB, mesures d'accompagnement correspondantes, principe d'égalité, etc.) ;

Considérant que l'augmentation du nombre d'avions basés à l'horizon 2026 de plus de 50 % par rapport à la situation existante devrait impliquer un risque plus important de retards, qui pourront ponctuellement se traduire par des dépassements des LA_{max} ; qu'il faut cependant rappeler que 97 % des dépassements en période de nuit ont toutefois lieu lors des décollages entre 6 h 30 et 7 h 00, période la plus sensible pour le respect du LA_{Max} ;

Considérant que l'accueil possible à l'horizon 2026 d'avions plus lourds (catégorie E, tels que A330 et B777), bien que largement minoritaires (moins de 3 % des mouvements commerciaux envisagés), est susceptible de générer des niveaux de bruit maximum plus importants au moment des décollages/atterrissages de ceux-ci, notamment par rapport aux B737-700 ou B737-800 ; qu'en effet, l'accueil de ce type d'avion est envisageable avec une limitation de la charge, même si la piste n'est pas allongée ;

Considérant qu'en ce qui concerne les gros porteurs, le Boeing 777-200 et l'Airbus A 330 ont été choisis dans le cadre des simulations ; que le B777-200 est un grand bi-réacteurs et considéré comme l'avion standard du marché pour les longs courriers ; que l'A330 est également un bi-réacteur souvent utilisé par des compagnies low cost long courrier, comme Eurowings, Frenc Blue, XL Airways et Wow Air ; que par ailleurs, d'autres avions présentant un impact acoustique plus faible ou similaire à ceux présentés dans cette étude sont donc également encadrés par la portée de la présente étude d'incidences (approche dite « worst case ») ; qu'à ce titre, pour les gros porteurs, l'Airbus A 340 rentrerait notamment dans cette catégorie (sur base de recherche bibliographique¹) ; que cet avion n'était cependant pas disponible dans la base de données du logiciel INM 6.0c ainsi que dans celui du logiciel INM 7.0c ;

Considérant qu'un plaignant stipule dans son argumentaire que l'A 340-211 est disponible dans la base de données INM 6.0c et 7.0c ; que des renseignements obtenus auprès du Cedia (bureau d'étude agréé en matière de bruit), il ressort que cet Airbus possède des moteurs moins bruyants que l'Airbus A330-301 repris dans le cadre des simulations ;

Considérant dès lors, que l'auteur de l'étude aurait minimisé les hypothèses en prenant l'A 340-211 plutôt que l'A 330 ;

¹ Source : *Analyse de la pertinence des classifications de bruit des aéronefs, Rapport WN01IEN, ACNUSA, 2012.*

Considérant qu'en ce qui concerne les bruits 'rampants', une augmentation de 1 à 2 dB(A) pourrait être engendrée au niveau des riverains du premier front d'habitations situées dans la partie Nord-Est de Ransart ; que ces niveaux de bruit resteraient toutefois majoritairement masqués par ceux générés par d'autres sources sonores ;

Considérant que suite aux prévisions de trafic aérien évalué en 2026 (67 489 avions commerciaux en 2026), le seuil de 50 000 mouvements, défini dans l'arrêté du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, devrait être dépassé à l'horizon 2018 ; que dans les faits, il est toutefois probable que ce seuil soit dépassé un peu plus tard ;

Considérant que dans ce cas de figure, l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud deviendrait donc, au sens de l'article 4 de cet arrêté, un « grand aéroport » ce qui impliquerait l'élaboration de cartographies stratégiques de bruit ;

Considérant que l'auteur de l'étude a étudié la situation projetée avec allongement de la piste à 3 200 mètres en fonction du PEB ;

Considérant que les riverains reprochent l'utilisation d'un logiciel qu'ils jugent obsolète (INM 6.0c), au lieu d'utiliser la version 7.0c ;

Considérant que les modélisations ont été effectuées avec deux versions du logiciel INM (INM 6.0c et INM 7.0c) ;

Considérant que l'auteur de l'EIE a expliqué sa méthodologie dans le cadre du chapitre acoustique (point 3.5.1. (page 75)) ; que l'utilisation de la version 6.0c s'inscrit dans la continuité du travail déjà effectué par le SPW dans le cadre des révisions des PEB, dont la dernière effectuée en 2017 (avec les données d'exploitation de 2015) ; qu'une version plus récente du logiciel (version 7.0c) a toutefois été également utilisée dans le cadre de cette étude de manière à répondre à certaines demandes des riverains et à l'avis émis par l'ACNAW dans le cadre de la 3^e révision des PEB (27 janvier 2016) mais aussi afin de comparer les résultats obtenus entre les deux versions du logiciel ; qu'il apparaît des différences comprises entre 0,5 et 3 dB(A) entre INM 7.0c et INM 6.0c ;

Considérant que l'utilisation du logiciel INM 6.0c a été validée lors d'une réunion du 8 décembre 2016 entre la SOWAER, l'auteur de l'EIE, le SPW et l'ACNAW afin de pouvoir comparer les situations de référence et projetée à la situation existante, le PEB actuel étant dimensionné avec INM 6.0 c ;

Considérant que les résultats montrent qu'en cas d'allongement de piste de 650 mètres, du fait de la translation du seuil de décollage en piste 25, les courbes de bruit sont elles aussi décalées vers le nord-est ; que ce décalage provoque un agrandissement des zones de bruit, qui ne sont plus comprises à l'intérieur du PEB, tout en restant à l'intérieur des limites du PDLT ; qu'en conséquence, le bruit moyen attendu sera donc plus important dans la partie nord-est de Ransart (+ 6 dB(A) au niveau du point MF3 - Rue Delhaize, 45 à 6043 Ransart) mais il sera par contre légèrement moins important dans l'axe de la piste côté Jumet/Roux (point MF12 - Rue de la Limite, 17 à Jumet) ;

Considérant que cet agrandissement des zones du PEB devrait être envisagé lors de la prochaine révision triennale du Plan d'Exposition au Bruit (prévue en 2019) ;

Considérant que l'allongement de la piste à 3 200 m pourrait être favorable à une intégration optimale des zones de bruit dans l'enveloppe du PDLT ; qu'en effet, dans ce cas de figure, les nouvelles révisions du PEB coïncideraient mieux avec celles du PDLT ; que les riverains concernés pourraient alors bénéficier des mesures d'accompagnement prévues par la législation ;

Considérant que les riverains signalent également que l'EIE n'a pas été réalisée en tenant compte que l'ensemble des décollage se ferait à 3 200 m ; qu'il y a lieu de répondre que les simulations ont tenu compte de la réalité ; qu'en effet les aéronefs de catégorie C qui n'ont pas besoin de 3 200 m pour décoller décolleront de plus ou moins 2 900 m à l'avenir vu la configuration nouvelle pour accéder des dalles de stationnement en front de terminal à la piste ;

Considérant que prendre comme hypothèse que l'ensemble de la flotte aurait décollé à partir de 3 200 m sur le piste 25 (sens vers Jumet) aurait artificiellement maximalisé le gain acoustique vers Jumet, l'impact acoustique lors du décollage étant plus important dans l'axe que latéralement ;

Considérant que le choix du bureau d'études est donc cohérent et tient compte de la réalité des décollages futurs ;

Considérant qu'en prenant en compte des décollages à partir de 2 900 m, on évite de surestimer l'impact positif dans l'axe des décollages ;

Considérant qu'en termes d'impact acoustique global, la situation étudiée par l'EIE est une hypothèse plus pénalisante que de retenir l'ensemble de la flotte décollant à partir de 3 200 m ;

Considérant qu'il y a également lieu de préciser que si l'auteur de l'EIE avait choisi comme hypothèse de faire décoller l'ensemble des avions en bout de piste, cela aurait diminué le nombre de bâtiments changeant d'affectation ;

Considérant que les riverains reprochent à l'auteur de l'EIE d'avoir estimé le nombre d'habitations impactées négativement en se limitant à comptabiliser les habitations changeant de zones sans tenir compte de la situation de l'ensemble des habitations à l'intérieur d'une zone ;

Considérant que les zones de bruit sont définies par référence à un minimum et un maximum calculé en valeur L_{den} ;

Considérant que l'article 1^{er} bis, § 3, de la loi du 18 juillet 1973 précise :

« (...) §3. 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 2.

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 la méthodologie de l'auteur de l'étude d'incidences ne reprendre dans ses calculs que les immeubles changeant de zones tant pour les immeubles impactés négativement que pour les immeubles impactés positivement apparaît comme étant une approche logique ;

Considérant que chaque zone de bruit comprend plusieurs lignes isophoniques établies de manière croissante par décibel (soit 4 décibels à l'intérieur de la zone B' et 5 décibels pour les zones C' et D') ;

Considérant que l'ensemble des zones du PEB comprenant plus de 10 000 immeubles, le dénombrement ligne isophonique par ligne isophonique et immeuble par immeuble aurait été difficilement réalisable ;

Considérant qu'en outre, à partir du moment où ce n'est qu'à partir d'un changement de zone que les droits des riverains aux mesures d'accompagnement sont susceptibles d'être modifiés sauf pour les riverains impactés positivement qui conservent leurs droits acquis, l'information du nombre d'habitations susceptibles de changer de zone constitue l'information pertinente dans le cadre d'une étude d'incidences ;

Considérant que l'EIE a recensé les bâtiments qui changeraient de zone d'affectation au PEB (passage dans une zone plus bruyante)

Type	Passage de B' vers Zone A'	Passage de C' vers Zone B'	Passage de D' vers Zone C'	Passage de hors zone vers Zone D'
Habitations	-	22	71	64
Bâtiments industriels	-	-	2	-
Bâtiments commerciaux	-	-	-	1

Considérant qu'il y aurait donc au total 157 habitations et trois autres bâtiments qui changeraient de zone d'affectation au PEB ; que toutes ces habitations et bâtiments sont situés sur l'ancienne commune de Ransart, c'est-à-dire sur le territoire de la ville de Charleroi ;

Considérant que l'auteur de l'EIE a également repris les habitations qui seraient susceptibles de passer dans une zone d'affectation au PEB moins bruyante ; que ce cas de figure est purement théorique étant donné que les zones d'exposition au bruit révisées ne peuvent pas être réduites par rapport à celles définies dans le PEB en vigueur ; qu'en effet, une habitation reprise en zone C' ne pourra pas être reprise à l'avenir dans la zone D' ; qu'il faut également signaler que parmi les bâtiments/habitations identifiées dans le tableau ci-après, la grande majorité (> 65 %) sont localisés sur Jumet et Roux ; qu'une part significative sont également situés sur les territoires des communes de Fontaine-l'Évêque et de Courcelles ; que dans une moindre mesure, la commune de Fleurus ainsi que l'ancienne commune de Ransart accueilleront également des habitations qui seront susceptibles de passer dans une zone d'affectation au PEB moins bruyante ;

Type	Passage de A' vers Zone B'	Passage de B' vers Zone C'	Passage de C' vers Zone D'	Passage de D' vers Hors zone
Habitations	100	456	1914	1938
Bâtiments industriels	2	16	18	42
Bâtiments commerciaux	7	2	9	8

Considérant qu'il y aurait en cas d'utilisation de la version INM7.0C du logiciel INM et à l'horizon 2026 un total 2 696 habitations, 32 bâtiments industriels et 8 bâtiments commerciaux qui changeraient de zone d'affectation au PEB (c'est surtout au niveau de Jumet, Roux et Ransart (territoire de la ville de Charleroi) que se situent la majorité des habitations concernées) ; que 15 habitations passeraient directement de la zone D' à la zone B' ;

Type	Passage de B' vers Zone A'	Passage de C' vers Zone B'	Passage de D' vers Zone C'	Passage de hors zone vers Zone D'
Habitations	18	228	513	1937
Bâtiments industriels	0	0	11	21
Bâtiments commerciaux	2	0	2	4

Considérant que l'utilisation d'un logiciel de nouvelle génération est actuellement envisagée ; que l'emploi de celui-ci pour la détermination du PEB serait de nature à répondre de manière significative à l'attente des riverains ;

Considérant que l'auteur de l'EIE a également étudié les incidences de l'allongement de la piste avec la situation de référence ;

Considérant que par rapport à la situation de référence, l'allongement de la piste à 3 200 m entraînera les principales répercussions suivantes :

- une situation similaire dans l'axe de la piste, au Nord-Est de l'aéroport (zone d'atterrissage en 07) (Wangenies, Fleurus, Sombreffe) ;
- un élargissement des courbes de bruit autour de l'extension de la piste projetée, notamment dans la partie Nord-Est de Ransart (Place Louis Delhaize et la rue René Delhaize) ;
- un recul des limites de zones de bruit dans l'axe de la piste, au sud-ouest (zone des décollages en 25), améliorant ainsi le contexte sonore des riverains (notamment Fontaine l'Evêque, Roux, Jumet).

Considérant qu'afin de quantifier cet impact, les résultats du comptage des immeubles passant dans une zone plus bruyante et ceux passant dans une zone moins bruyante en comparant la situation projetée par rapport à la situation de référence ont été repris dans les tableaux suivants :

	Avantage acoustique			
Type	Passage de A' vers Zone B'	Passage de B' vers Zone C'	Passage de C' vers Zone D'	Passage de D' vers Hors zone
Habitations	9	133	521	398
Bâtiments industriels	1	-	4	10
Bâtiments commerciaux	5	-	3	1
				TOTAL : 1.085

	Impact acoustique supplémentaire			
Type	Passage de B' vers Zone A'	Passage de C' vers Zone B'	Passage de D' vers Zone C'	Passage de hors zone vers Zone D'
Habitations	-	24	136	275
Bâtiments industriels	-	3	5	9
Bâtiments commerciaux	-	-	1	2
				TOTAL : 455

Considérant qu'il y a lieu de conclure que l'allongement de piste aura donc tendance à reporter l'impact acoustique vers le Nord-Est, soit vers la partie Nord-Est de Ransart ; que cependant, d'une manière globale, aux regards du nombre de riverains impactés, l'allongement de la piste aura ainsi un impact positif sur le bruit étant donné que le projet engendrera plus de bruit localement à proximité du seuil allongé mais qu'il y aura globalement plus d'habitations concernées par une amélioration de la situation acoustique que d'habitations concernées par une détérioration de la situation acoustique ; qu'au final, l'allongement de la piste de 650 mètres supplémentaires, déjà prévue dans le cadre de la réalisation du PDLT, améliorera l'intégration des contours isophoniques du PEB dans le PDLT à l'horizon 2026 ;

Considérant que la situation de référence provoquerait ainsi une augmentation progressive du bruit, selon l'accroissement du trafic aérien mais que la situation projetée provoquerait,

quant à elle, une augmentation directe du bruit (lors de la mise en service du seuil de décollage de la piste 25) autour de l'aéroport ;

Considérant que les niveaux de bruit maximums seraient toujours susceptibles, comme pour la situation existante et la situation de référence, de dépasser les seuils de bruit maxima engendrés au sol ($L_{Amax,1s}$) au niveau de différents zones du PDLT ; que cela dépendra toutefois si le mouvement de l'avion est effectué suivant un décollage ou un atterrissage, selon le sens de la piste utilisé et selon la période durant laquelle le mouvement est effectué (valeur limite plus strictes entre 23 heures et 7 heures) ;

Considérant qu'on constate également que l'allongement de la piste à 3 200 m entrainera, comparativement à la situation de référence, un recul des nuisances sonores dans l'axe de la piste, au sud-ouest (zone des décollages en 25), améliorant ainsi le contexte sonore des riverains (notamment Fontaine l'Evêque, Roux, Jumet) ;

Considérant que bien que déjà possible avec la piste actuelle, l'accueil d'avions plus lourds au niveau de l'aéroport de Bruxelles-Charleroi-Sud (catégorie E, tels que A330 et B777) sera plus aisé avec la piste allongée à 3 200 m ; que comme déjà signalé pour la situation de référence, ces avions impliqueraient des niveaux de bruit globalement plus importants ; que le schéma d'exploitation à l'horizon 2026 envisage toutefois que ces avions soient planifiés en journée, lorsque les niveaux de bruits L_{Amax} à respecter sont les moins contraignants ; que le schéma d'exploitation à l'horizon 2026 envisagé par la SOWAER projette toutefois l'accueil d'un nombre très limités de mouvements d'avions plus lourds, représentant moins de 3 % des mouvements d'avions commerciaux totaux ;

Considérant que l'étude de la situation projetée s'est donc basée sur le schéma d'exploitation envisagé à l'horizon 2026 transmis par BSCA ; que l'allongement de la piste permettrait d'atteindre de nouvelles destinations de vols, et d'engendrer un attrait croissant par d'autres compagnies qui possède éventuellement d'autres types d'avions ; que cet aléa reste toutefois encadré par la législation en vigueur qui prévoit une révision triennale du plan d'exposition au bruit (PEB) ; que de plus, les hypothèses à considérer pour les modélisations seront également réévaluées dans le cadre de l'étude d'incidences envisagée lors du renouvellement de permis à l'horizon 2025 ; qu'en conséquence, le bruit futur de l'aéroport pourra être revu régulièrement sur base des projections mises à jour au niveau de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud ;

Considérant que l'auteur de l'EIE a également étudié la gêne acoustique qui pourrait être générée en cours de chantier ; que celle-ci pourrait provenir des camions, de sources ponctuelles (bulldozer, pelle hydrauliques) et de la mise en place des colonnes ballastées ;

Considérant qu'en ce qui concerne le bruit engendré par les camions, la présence d'une route fréquentée entre la zone de chantier et les habitations les plus proches, couvrira le bruit des camions en journée ; que la nuit, le bruit des camions devrait être plus facilement audible ; que cependant les habitations les plus proches étant situées à environ 300 m, il ressort de l'étude qu'on atteindrait la valeur de 45 dB(A) à environ 200 m et qu'au-delà de 300 m le niveau se situera presque toujours en dessous du niveau de bruit de fond en période de nuit ; que par conséquent, la gêne acoustique générée par le mouvement des camions sur la zone de chantier restera non significative ;

Considérant que l'auteur de l'EIE estime que le bruit lié à la présence de source ponctuelle sur la zone de chantier en période de nuit, comme la présence de bulldozer ou de pelle hydraulique, restera non significatif pour les riverains de Ransart ; que le bruit des engins ne pourra être que ponctuellement audible à l'extérieur des habitations les plus proches et lors de conditions particulièrement défavorables (période calme de nuit, localisation à plus proches distances des sources sonores...) ;

Considérant que les niveaux de bruit générés pendant la mise en place des colonnes ballastées, dans une zone sensible pour les riverains de Ransart (la réalisation des colonnes ballastées restera limitée à la piste et à son aire de retournement), on constate que les niveaux de bruit équivalent attendus ($LA_{eq,1h}$) sont de l'ordre de 45 dB(A) au niveau des riverains de Ransart ; que le bureau d'études a même réalisé des relevés acoustiques sur un chantier en cours pour évaluer l'impact acoustique de la technique des colonnes ballastées comme technique de fondation susceptible de générer de nuisances sonores surtout lors des travaux programmés de nuit ;

Considérant que certaines situations plus sensibles en phase de chantier (localisation des colonnes ballastées dans la zone de chantier au plus près des habitations de Ransart et/ou effet cumulatif avec d'autres sources sonores fonctionnant en même temps) pourront engendrer des niveaux de bruit audibles en période de nuit, au niveau des habitations les plus proches de Ransart (à l'extérieur des habitations) ; qu'en journée, les niveaux de bruit générés par les colonnes ballastées seront majoritairement couverts par les bruits ambiants ;

Considérant que le bruit lié à la mise en place de ces colonnes ballastées restera globalement non significatif, excepté pour les riverains les plus proches et lors de conditions particulièrement défavorables (période calme de nuit, localisation à plus proches distances...)

Considérant que suite à la question d'un riverain lors la réunion d'information préalable relative au sens de retournement des avions sur la raquette, il a été demandé par la SOWAER aux bureaux d'études, d'étudier la possibilité de créer une voie de circulation entre l'extrémité de la prolongation du taxiway nord et l'extrémité de l'allongement de piste dans le but d'éviter le positionnement des réacteurs vers Ransart en cas de manœuvre via une raquette de retournement et de soumettre cette alternative à l'auteur de l'étude d'incidences ;

Considérant qu'afin de limiter les impacts du bruit rampant, la réalisation d'une seconde bretelle d'accès depuis le nord d'une part et la suppression d'une aire de retournement d'autre part, constituent une alternative technique intéressante au niveau acoustique ; qu'ainsi, par rapport à la situation projetée, les mouvements au sol ont été adaptés selon la disposition des bretelles d'accès envisagées ;

Considérant que l'impact acoustique entre la situation projetée et la situation projetée avec l'alternative N7 a été évaluée au niveau des différents points récepteurs proches considérés ;

Points	Situation future (Projet)	Situation future (Alternative N7)	
	$L_{part,1h}$ (dB(A))	$L_{part,1h}$ (dB(A))	Différence par rapport à la situation future projetée
MF3	53,7	53,2	-0,5
MF5	48,2	48,0	-0,2
MF6	52,2	52,1	-0,1
MF12	54,3	54,3	0,0

Considérant que le tableau ci-avant montre que cette alternative permettra d'atténuer l'impact acoustique du bruit rampant par rapport au projet étudié ; qu'ainsi, en mettant en place cette alternative technique, l'allongement de la piste entraînera une augmentation non significative du bruit rampant à Ransart par rapport à la situation de référence ;

Considérant que l'exploitant a accepté de tenir compte de cette recommandation et que le projet porte sur celle-ci ; qu'il y a donc lieu de conclure que dans le futur, c'est l'augmentation du nombre de mouvements qui va entraîner une augmentation significative des bruits rampants à Ransart et non l'allongement de la piste ;

Considérant cependant que la mise en place de l'alternative N7 n'engendre aucune modification sur le bruit aérien calculé pour la situation projetée ;

Considérant qu'en phase de chantier, la mise en place de l'alternative N7 en lieu et place de l'aire de retournement aura tendance à réduire les niveaux de bruit générés par le chantier au niveau des riverains situés rue René Delhaize à Ransart ; qu'en effet, la suppression de l'aire de retournement aura pour conséquence d'éloigner la zone de chantier par rapport à ces riverains d'une cinquantaine de mètres ; que de plus, la réalisation des colonnes ballastées restera limitée à la piste (soit 22,5 m par rapport à l'axe de piste), soit des sources sonores plus éloignées comparativement au projet (avec l'aire de retournement) ;

Considérant que les riverains dénoncent le fait que l'EIE minimise le bruit généré par le projet ; que cela revient à remettre en doute l'impartialité de l'auteur de l'EIE ; que ces considérations s'assimilent aux critères d'appréciation de l'indépendance de l'auteur de l'étude d'incidences dont l'autorité doit tenir compte lorsqu'elle exerce ses missions d'agrément et de révocation des bureaux d'étude visées aux articles D.70 et R.73 du Code de l'environnement ; qu'en l'espèce, l'étude d'incidences a été réalisée par le bureau Agora, soit un bureau d'étude agréé qui n'a pas été récusé ; qu'il faut aussi rappeler que le CWEDD indique dans son avis que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision ; qu'en tout état de cause, aucun élément concret n'est avancé pour mettre en cause la qualité et l'impartialité de l'auteur de l'étude d'incidences ;

Considérant que les riverains remettent également en doute, l'indépendance du Cedia ; que le CEDIA, bureau d'études agréé en matière de bruit, est intervenu dans le cadre de l'étude d'incidences comme sous-traitant, expert consulté par la société SGS Belgium elle-même sous-traitant du bureau AGORA ; qu'il convient de noter que le chargé d'étude ne s'est pas limité aux hypothèses reprises dans le cadre de la révision du PEB 2016 mais a procédé à l'analyse de l'impact acoustique lié aux pics de trafic survenus entre mars et fin avril 2016 à la suite de la délocalisation de certains vols de l'aéroport de Bruxelles après les attentats de mars 2016 ;

Considérant que des réclamants stipulent que les avions ne respectent pas les conditions interdisant les vols de nuit, que de plus ils craignent une augmentation des niveaux de bruit enregistrés après 23 heures ainsi qu'une extension des plages horaires ;

Considérant que l'article 1^{er} 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, dispose que l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6 h 30 et 23 h ; que toutefois, entre 6 h 30 et 7 h et entre 22 h et 23 heures, 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 à l'article 1^{er} bis, § 5 du décret précité ; que pour rappel, en application de l'article 1^{er} bis, § 3, alinéa 2, du décret, les limitations à l'exploitation ne s'appliquent pas après 23 heures aux atterrissages en retard d'avions basés à l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD, lorsque ce retard n'est pas imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que ces atterrissages ne dépassent pas, par exploitant, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 points par jour par avion basé calculé conformément à l'article 1^{er} bis, § 5 ; que ces dispositions

décrétales sont au demeurant étrangères au projet d'allongement de la piste et ne ressortissent pas à la police des établissements classés ;

Considérant qu'il est reproché à l'auteur de l'EIE de se contenter d'évaluer les seuls niveaux moyens de bruit extérieur (exprimés en L_{den}) sans identifier et évaluer les nuisances de crête L_{Amax} auxquelles seront soumis les riverains en situation projetée de jour et de nuit dans leur environnement extérieur ;

Considérant qu'il est, notamment et principalement, reproché à l'auteur de l'étude d'incidences d'avoir sous-estimé le nombre de mouvements entre 23 h et 7 h, soit en période nocturne, d'avoir commis une erreur dans la répartition des sens de pistes et de ne pas avoir retenu d'aéronef de catégorie D dans les aéronefs sélectionnés en vue des simulations acoustiques ;

Considérant qu'en ce qui concerne les vols dits « inversés » (décollage vers Fleurus), le chargé d'étude a pris 12 % comme pourcentage de vols inversés ;

Considérant que l'auteur de l'EIE explicite en page 39 du chapitre 5.1 « Environnement sonore », le pourcentage retenu pour les vols inversés (décollage sens Fleurus) basé sur une moyenne des mouvements commerciaux en sens inversé ;

Considérant que le pourcentage retenu en termes de pourcentage apparaît dès lors cohérent au vu de l'expérience du passé ;

Considérant qu'aucun aéronef de code D n'a été retenu dans le cadre des simulations ; qu'en effet, afin d'éviter de minimiser l'impact sonore, les deux aéronefs retenus sont de code E, soit des avions de catégorie supérieure aux codes D ; que le choix de retenir deux aéronefs de code E et de ne pas retenir un aéronef de code D correspond à une approche dite 'Worst case', étant plus contraignant en termes d'impact acoustique ;

Considérant que pour le nombre de mouvements retenu entre 23 h et 7 h à l'horizon 2026, les hypothèses se basent sur des projections théoriques de mouvements en référence à un planning théorique de vols et se calquent sur les hypothèses retenues dans le cadre de l'analyse de la stabilité du plan d'exposition au bruit réalisée en 2016 sur base de l'année de référence 2015 ; que l'étude d'incidences ayant débuté en 2016, la référence aux hypothèses de la révision du PEB apparaît cohérente en termes de méthodologie afin de caractériser la situation existante et procéder ensuite aux comparaisons (situation de référence et situation projetée) ; que l'auteur de l'étude d'incidences explicite sa méthodologie au point 3.1.2. du chapitre 5.1 « Environnement sonore » ;

Considérant que les vols après 23 H comptabilisés en 2015 s'élèvent à 542 ; que pour les années 2016 et 2017, vu le nombre d'aéronefs basés plus importants, les retours tardifs le sont également (2016 : 933 et 2017 : 1 060) ;

Considérant que l'année 2016 était considérée comme une année particulière en raison de la délocalisation d'un nombre important de vols de l'aéroport de Bruxelles entre mars et fin avril 2016 suite aux attentats ; qu'il est, dès lors normal, de ne pas considérer cette année pour caractériser la situation existante et procéder aux comparaisons ;

Considérant que par définition, le nombre d'arrivées tardives ne peut être estimé anticipativement avec précision ;

Considérant que par référence aux données de l'année 2015, les hypothèses retenues par l'auteur de l'EIE n'apparaissent pas sous-estimées ; que l'auteur de l'EIE précise cependant avoir analysé la situation liée aux pics de trafic de l'année 2016 suite aux attentats survenus à Bruxelles et à la délocalisation temporaire d'une partie des vols de l'aéroport de Bruxelles ;

Considérant qu'au point 3.1.5. du chapitre 5.1. « Environnement sonore », l'auteur précise :

*« En 2016, nous noterons toutefois que l'aéroport a accueilli davantage de vols suite à l'accueil temporaire de vol en provenance de Bruxelles-National (suite aux attentats de Bruxelles le 22 mars 2016). Ces évènements ont fait l'objet d'une analyse spécifique par rapport au bruit mesuré sur les sonomètres présents pendant ces évènements, à savoir ceux du réseau DIAPASON (voir section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**) ».*

Considérant que le point 3.2.1.4 est particulièrement indicatif à ce titre ; qu'au niveau de l'aéroport de Charleroi, la période du 22 mars 2016 au 30 avril 2016 s'est caractérisée de la manière suivante, avec :

- 256 mouvements maximum observés sur une journée (lors de la journée du 31/03/2016) et un minimum de 137 mouvements (11/04/2016) montrant une certaine variabilité du trafic ;
- 22 mouvements par heure au maximum lors de la journée du 7/04/2016, entre 22 h et 23 h ;
- 21 mouvements par heure entre 6 h 30 et 7 h 30 (à plusieurs reprises) et une moyenne de 7,85 mouvements entre 6 h 30 et 7 h (maximum 11 mouvements et minimum 1 mouvement) ;
- Un nombre de mouvements observés après 23 h globalement plus important, avec une moyenne de 3,83 mouvements par jour (ce qui représente 2% des mouvements totaux comptabilisés pendant cette période) avec un maximum de 14 retards lors de la nuit du 12/04 au 13/04 et un minimum de 0 retard lors de la nuit du 16/04 au 17/04.

Considérant qu'Agora ne s'est donc pas limité aux projections théoriques retenues dans le cadre de la procédure de révision du PEB mais a caractérisé une période de l'année 2016 reprenant des retours après 23 h de l'ordre de 3,83 par jour ; que ce chiffre représente, sur la période considérée, une moyenne plus importante que le nombre de retours constatés sur l'ensemble de l'année 2016 ;

Considérant que l'analyse réalisée par l'auteur de l'étude d'incidences apparaît scientifiquement complète, nonobstant le constat a posteriori d'un nombre de retours après 23 h d'avions basés plus importants que celui retenu dans le cadre des hypothèses de départ basées sur les données de la révision du PEB (données de l'année 2015) ; que par ailleurs, l'auteur recommande « de modérer l'impact sonore de l'aéroport en période de nuit (23 h - 7 h), de continuer le monitoring et l'analyse des arrivées tardives et de poursuivre les actions qui ont permis de limiter ces arrivées tardives » ;

Considérant que l'ACNAW, dans le rôle qui lui est imparti, procède à un examen minutieux et systématique des arrivées tardives à l'aéroport de Charleroi ;

Considérant enfin, qu'il convient de souligner que des simulations acoustiques sont par définition théoriques et nécessairement basées sur des données du passé au moment de la réalisation de l'étude ; que le cadre légal mis en place par la Région wallonne depuis 2004 prévoit la révision triennale du plan d'exposition au bruit, lequel déclenche l'accès aux mesures d'accompagnement ; que la prochaine révision programmée en 2019 tiendra donc compte, quant à elle, des données d'exploitation réelles ;

Considérant que l'étude d'incidences constitue un outil d'aide à la décision dans le cadre du projet spécifique relatif à l'allongement de la piste, étant entendu que ses conclusions sur le plan acoustique feront l'objet d'une nouvelle analyse dans le cadre de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit reprenant des données d'exploitation plus récentes, ce

qui apporte les garanties adéquates à l'égard des riverains plus impactés par l'allongement de la piste ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences a abordé l'impact de l'allongement de la piste sur les L_{max} (Chapitre 5.1 Environnement sonore point 5.1.6 et annexes citées) ;

Considérant que le L_{max} représente un niveau de bruit maximum lors du passage d'un aéronef et n'est pas un paramètre adéquat pour apprécier la gêne globale (recours au paramètre L_{den}) ;

Considérant qu'au point 5.1.6, l'auteur de l'étude précise, en ce qui concerne les simulations L_{max} :

« Comme déjà signalé pour la situation de référence, il s'agit toutefois de cartes qui représentent des simulations effectuées avec une flotte complète d'avions qui ne peut pas être rencontrée dans la réalité lors d'un seul passage d'avion (étant donné que ce ne sont pas nécessairement les mêmes avions qui sont à la fois les plus bruyants à l'atterrissage, au décollage ou en zone latérale). » ;

Considérant que les simulations des L_{max} ne correspondent donc pas à la réalité lors du passage d'un seul avion, ce qui rend l'intérêt de simulations théorique ;

Considérant que les L_{max} sont mesurés en situation réelle et en continu par l'ensemble du réseau de sonomètres mis en place par la SOWAER ;

Considérant que l'étude d'incidences recommande en outre de placer un sonomètre supplémentaire en zone latérale de manière à assurer un suivi des mesures sonores au niveau du quartier Delhaize à Ransart davantage impacté négativement par l'allongement de la piste ;

Considérant, quant à l'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, que le moyen développé par les requérants n'est pas justifié ;

Considérant en effet que le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne stipule, d'une part, que l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 7 heures et 23 heures ; que toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures, des mouvements d'avions sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas un certain quota de bruit maximum autorisé par mouvement ;

Considérant que ce même décret instaure, d'autre part, des sanctions administratives pouvant être prononcées en cas de violation de certaines règles, notamment celles relatives aux valeurs maximales de bruit ainsi que les heures de fermeture des aéroports wallons ; que cette disposition a été exécutée par un arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 fixant le barème des amendes administratives par infraction et organisant leur constatation et leur poursuite ainsi que la perception de ces amendes et les moyens de recours ouverts aux contrevenants éventuels ;

Considérant en outre, que ce même décret institue une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne dont le fonctionnement a été fixé par un arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005 ; qu'il charge ladite autorité de différentes missions et notamment d'alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires, de dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs et de jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores ;

Considérant qu'en cas de dépassements des niveaux maximum de bruit, un mécanisme de sanctions administratives pourra être enclenché ; qu'à cet égard, la Région wallonne a été condamnée à mettre en œuvre l'arrêté sanction du 29 janvier 2004 par un arrêt du 2 juin 2017 de la Cour d'appel de Bruxelles dans le cadre d'un litige concernant l'aéroport de Liège et plus de 1 500 riverains et dès lors, à exécuter les sanctions administratives en cas de dépassements des seuils de bruit autorisés.

Considérant que la mise en œuvre de l'exécution de la décision de la Cour d'appel du 2 juin 2017 a été initiée par le Gouvernement wallon en date du 5 juillet 2018 ;

Considérant que les réclamants dénoncent des risques pour la santé ; qu'une telle étude dépasse le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement du projet de l'allongement de la piste ; qu'en outre, de nombreuses études ont déjà été réalisées sur le sujet ;

Considérant cependant qu'il ne faut pas nier que le bruit en général et le bruit lié à l'activité aéroportuaire peut avoir des effets néfastes sur la santé ; que dans ce cadre, le principe de l'approche équilibrée entre les aspects économiques et les aspects environnementaux et de santé est recommandé ;

Considérant que contrairement à de nombreux aéroports, la Région wallonne a mis en place un ensemble de mesures en vue, d'une part, de limiter le bruit à la source et d'autre part, de pallier les conséquences sur la santé par le biais de mesures d'accompagnement ; que la Cour d'appel de Bruxelles, dans son arrêt du 2 juin 2017 concernant l'aéroport de Liège (fonctionnant 24 h/24), considère que l'équilibre a été rétabli par le biais des mesures reprises dans le décret du 29 avril 2004 et la publication des plans de développement à long terme et des plans d'exposition au bruit publié au Moniteur belge le 3 juillet 2004 ; qu'il est dès lors permis de penser que ce principe peut être transposé à l'aéroport de Charleroi ; que cet équilibre doit être considéré comme respecté en ce qui concerne l'aéroport de Charleroi ouvert de 6 h 30 à 23 h, même si des vols nocturnes mais assez limités sont constatés ;

Considérant que les recommandations de l'étude d'incidences sont de nature à réduire les impacts négatifs sur l'environnement ; que l'exécution de ces recommandations ne dépend cependant pas de l'exploitant, notamment le fait que l'auteur de l'étude préconise :

- d'envisager un comparatif entre les différentes versions de logiciels de simulation et utiliser celle qui se conforme le mieux à la réalité ;
- d'effectuer un recalage du modèle avec les données des stations permanentes (réseau Diapason), les données du principe d'égalité (présentes et à venir) et avec une nouvelle station permanente qui serait installée à Ransart ;
- de poursuivre la consultation de l'Autorité de contrôle (ACNAW) dans le cadre de l'élaboration des hypothèses des révisions triennales du PEB et d'éventuels comparatifs de logiciels de modélisation ;
- de continuer à favoriser l'utilisation de nouveaux aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental ;

Considérant, qu'il convient également de préciser que dans le cadre de la lutte contre le bruit, cette préoccupation a été prise en compte dès 2000. En effet, l'arrêté du 08 novembre 2000 modifié par un arrêté du 1^{er} février 2007 fixe les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région Wallonne ;

Considérant que dans le cadre d'une approche équilibrée, le Gouvernement prévoit dans les conditions particulières de :

- favoriser l'application de toutes procédures de vol permettant de limiter les nuisances sonores et/ou de concentrer les trajectoires à l'atterrissage et/ou au décollage, comme la procédure de descente continue (CDO pour Continuous Descent Operations).
- poursuivre le monitoring des arrivées tardives et en poursuivant les actions qui ont permis de limiter ces arrivées tardives.
- accueillir les avions les plus lourds durant les périodes plus creuses de la journée.
- maintenir les trajectoires de vols utilisées actuellement.
- favoriser au maximum l'installation et l'utilisation systématique de convertisseur 400 Hertz permettant d'alimenter les avions en électricité sans que ceux-ci ne doivent faire fonctionner leur moteur (effet réducteur sur les bruits rampants).
- assurer une bonne communication vis-à-vis des riverains, notamment par rapport à ceux qui sont concernés par les mesures de bruit effectuées pour l'isolation acoustique de leur bâtiment (zones A', B' et C').

Considérant que dans l'état actuel de la législation applicable aux mesures d'accompagnement, l'isolation acoustique des bâtiments sensibles (centres scolaires, bâtiments hospitaliers, crèches, ...) n'est pas reprise dans les mesures d'accompagnement du PEB ; que l'article 1^{er} bis, § 5, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, dispose que les travaux d'insonorisation sont réalisés par la Région wallonne à l'intérieur des « habitations » situées en zone A', B' ou C' du plan d'exposition au bruit des aéroports wallons ;

Considérant dès lors que cette recommandation n'est pas retenue à ce stade ; que ces questions pourront être appréhendées dans le cadre de l'instruction des demandes de permis relatives à ces bâtiments sensibles qui comporteront leur propre évaluation environnementale ;

Considérant que l'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air du site de l'aéroport de Charleroi a été réalisée selon la méthodologie basée sur les préconisations du guide méthodologique de l'ACNUSA (Autorité française de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) ;

Considérant qu'une évaluation de la qualité de l'air ambiant en situation existante de référence (année 2015) a dans un premier temps été réalisée sur base de la campagne de mesures menée en 2011 par l'ISSeP aux abords de l'aéroport et des résultats disponibles au niveau du réseau de mesures de la qualité de l'air de l'ISSeP (2014-2016) ;

Considérant que selon les conclusions de l'étude de l'ISSeP menée en 2011, aucun apport significatif particulier concernant les polluants étudiés n'a pu être relié à l'activité aéroportuaire de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud ; que cependant, les HAP et le formaldéhyde (potentiellement présents dans les gaz de combustion du kérosène) n'ont pas fait partie des analyses réalisées dans le cadre de cette étude ;

Considérant que sur base des résultats entre 2014 et 2016 issus de la station de mesures la plus proche (+/- 3 km au Sud), on peut conclure que la qualité moyenne annuelle de l'air n'est globalement pas bonne pour les particules PM2.5 et PM10 lorsque l'on considère les normes OMS mais devient acceptable avec la directive européenne ; que des dépassements

des valeurs moyennes annuelles en NOx sont observés, ce qui révèle une mauvaise qualité de l'air pour les NOx, probablement imputable au trafic automobile ;

Considérant qu'en ce qui concerne les HAP mesurés à Marcinelle, soit +/- 7 km au Sud du site, on observe des dépassements de la valeur indicative de l'AWAC pour les concentrations moyennes annuelles en benzo(a)pyrène ; qu'aucun dépassement en naphthalène n'a été mis en évidence ;

Considérant qu'une évaluation des émissions de contaminants liées aux consommations du site a spécifiquement été réalisée au droit du site aéroportuaire au niveau de l'aérogare, du parc pétrolier et de l'aviation ; que cette approche a été appliquée à la situation actuelle (2015), à la situation future de 2026 sans considérer l'extension de la piste (= situation de référence 2026) et comparée à la situation existante de 2015 ; que de la même manière, les émissions liées au projet et à l'alternative N6/N7 ont été évaluées et comparées à la situation de référence 2026 afin d'isoler l'impact spécifique du projet ou de l'alternative ;

Considérant que les polluants étudiés dans le cadre de cette étude sont :

- pour les activités de l'aérogare : oxydes d'azote (NOx) uniquement (CO, particules (ultra) fines et hydrocarbures totaux étant considérés comme négligeables par rapport aux quantités liées à l'aviation) ;
- pour les activités du parc pétrolier : COV (composés organiques volatils) ;
- pour l'aviation : hydrocarbures totaux (imbrûlés), monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote (NOx) et particules (ultra) fines.

Considérant qu'un état des connaissances actuelles sur les particules ultrafines (ou nanoparticules) a été spécifiquement réalisée à la demande des riverains ;

Considérant que les moteurs d'aéronefs (à l'exception des APU) sont soumis à une réglementation stricte définie au niveau international de l'ICAO depuis 1981 ; que les particules ultrafines (non volatiles) sont une question réglementaire plus récente ; qu'une amélioration de la connaissance de ces facteurs d'émissions est attendue dans le futur avec le développement de normes pour les moteurs d'avions appliqués à partir du 1/01/2020 ; que les études menées à l'étranger ont confirmé que les mesures montrent des plus grandes concentrations de particules ultrafines sous le vent de l'aéroport (Amsterdam, Los Angeles) ;

Considérant que l'impact de l'extension de la piste, quel que soit le projet considéré, ne génère aucune émission supplémentaire de NOx imputable aux activités de l'aérogare par rapport à la situation de référence 2026 ;

Considérant que les activités de remplissage de la citerne vers le camion-citerne, puis du camion-citerne vers l'avion entraînent une augmentation des émissions de COV liée à l'avitaillement (passage de +/- 13 t à +/- 20 tonnes/an en 2026 suite à l'augmentation du nombre de mouvements/passagers) ;

Considérant que la mise en place du projet d'extension de la piste ou de l'alternative n'a aucune influence sur l'augmentation des pertes dues au remplissage ;

Considérant qu'en termes d'émissions totales sur le domaine étudié, on peut observer une augmentation importante des émissions en hydrocarbures totaux (+ 38 %), CO (+ 46 %), NOx (+ 63 %) et particules fines (+ 53 %) entre 2015 et 2026. Ce constat est uniquement imputable à l'augmentation du nombre de mouvements et est identique pour le projet et l'alternative N7 ;

Considérant que l'on peut constater que l'ordre de grandeur des émissions 2015 en CO, NOx et particules fines calculé pour l'aéroport de Gosselies est cohérent par rapport à celles des aéroports français publiés par le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer ;

Considérant que l'évaluation des incidences des émissions des avions sur la qualité de l'air est réalisée sur base d'un modèle de dispersion des polluants pour les différentes phases ; que les résultats du modèle montrent que les concentrations les plus importantes en hydrocarbures totaux, CO, NOx et PMx se situent logiquement dans l'axe de la piste et aux abords proches de celle-ci quelle que soit la situation étudiée ; que les panaches de dispersion de ces contaminants montrent systématiquement une orientation générale Nord-Est-Sud-Ouest correspondant bien à la rose des vents dominants ;

Considérant que sur base des résultats des modélisations, on peut constater que la répartition des émissions avec le projet d'extension de la piste permettrait de réduire légèrement l'augmentation des concentrations à l'immission par rapport à la situation actuelle de référence 2026 sans extension de piste (6 à 15%) ;

Considérant que l'augmentation des concentrations à l'immission en 2026 est exclusivement liée au développement actuel de l'aéroport ; que la comparaison entre le projet et l'alternative N7 a permis de montrer que cette dernière était globalement légèrement plus avantageuse en termes de concentrations à l'immission sur le domaine et sur les récepteurs extérieurs au site que le projet ;

Considérant qu'aucun dépassement des valeurs guides des PM2,5, PM10 et CO n'a été observé en situation existante 2015 ni en situation projetée 2026 avec ou sans projet d'extension de la piste ;

Considérant en ce qui concerne les NOx, que la valeur maximale moyenne calculée sur l'ensemble du domaine révèle en situation de référence 2026 ainsi qu'en situation projetée (quel que soit le projet considéré) des dépassements de la valeur cible de l'AWAC :

- dans la moitié nord-est de la piste jusqu'au cimetière de Ransart ;
- dans le coin sud-ouest de la piste et dans le prolongement (entrée A54) ;
- en bordure sud du site aéroportuaire, au niveau du zoning ;
- en bordure nord du site, au niveau de l'aéropôle et son prolongement ouest.

Considérant en ce qui concerne les hydrocarbures totaux (imbrûlés), que même si les proportions en naphtalène et formaldéhydes ne sont pas strictement utilisables telles quelles, il y a des risques probables de dépassements de normes au droit du site aéroportuaire ; qu'afin de lever cette incertitude, SGS recommande de réaliser des mesures de naphtalène et formaldéhydes au droit et aux alentours du site aéroportuaire ;

Considérant que l'auteur de l'EIE recommande l'installation de deux stations de mesures permanentes aux extrémités de la piste et une autre au niveau du parc pétrolier pour assurer un monitoring continu ainsi qu'une campagne de mesures ponctuelles autour de l'aéroport ; qu'il recommande des analyses systématiques des PM2,5 – PM10, NOx, carbonyles (formaldéhyde), benzène et HAP (naphtalène inclus) ainsi qu'une étude approfondie de la qualité de l'air ambiant à long terme par le biais de campagnes de mesure en continu sur le site et dans les environs ;

Considérant qu'en ce qui concerne la qualité de l'air, le Gouvernement prend acte des considérations générales de l'auteur de l'étude d'incidences en lien avec le secteur de

l'aviation quant à l'utilisation des biocarburants et la mise en place de nouvelles la mise en place de nouvelles technologies permettant d'éviter d'utiliser du kérosène durant la phase de taxi ("Taxibot, Electric green taxiing system"); qu'afin de réduire les incidences environnementales, l'exploitant veillera également à :

- étudier la faisabilité de mettre en place des systèmes d'équilibrage entre camions/réservoirs et camions/avions ;
- étudier la faisabilité d'équiper les réservoirs de systèmes de récupération/abattement des vapeurs de carburants ;
- faire le choix du meilleur combustible au niveau du parc pétrolier ;
- si possible, de privilégier des véhicules électriques ou au gaz ;
- d'envisager le renouvellement des engins de piste, avec des moteurs adaptés aux besoins ;
- étudier la faisabilité d'installer des panneaux photovoltaïques au droit du site aéroportuaire ;

Considérant que l'argument relatif aux éventuels problèmes de sécurité est soulevé par les requérants ; qu'il convient néanmoins de préciser que, si l'équipement et l'exploitation des aéroports sont confiés aux Régions dans lesquelles ils sont situés, c'est l'autorité fédérale qui reste chargée des activités relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité du trafic aérien ;

Considérant que l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD dispose des autorisations requises par l'administration fédérale de l'aéronautique attestant le respect des règles de sécurité prescrites pour l'exploitation de l'aéroport ; qu'il est en outre soumis aux dispositions légales internationales en matière d'aviation civile et notamment aux normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation civile Internationale) et de l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) ;

Considérant que ces deux instances recommande d'aménager des accotements de piste notamment pour les aéronefs de catégorie E mais également des accotements le long de la piste actuelle ; que la réalisation du projet devrait permettre la création de ces zones de ces accotements ;

Considérant, par ailleurs, qu'il convient de rappeler que l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD dispose d'un plan d'urgence (mis à jour en mars 2017) précisant les diverses procédures à mettre en œuvre en fonction d'un événement inopiné, d'un accident ou d'une catastrophe qui pourrait survenir dans le cadre des activités aéroportuaires ;

Considérant qu'en ce qui concerne la sûreté, la présence policière ainsi que les différents systèmes de contrôles (caméras, portiques, éclairage, visibilité,...) sont autant d'éléments qui visent à assurer un contrôle efficace ;

Considérant que la dépréciation des biens ne ressortit pas de la police du permis d'environnement ; que cependant, suite à la demande de plusieurs riverains, l'auteur de l'EIE a questionné plusieurs notaires de la région dont l'étude se situe dans les communes du PDLT afin de répondre à trois questions :

1. Depuis le début des années 2000, pouvez-vous donner votre impression générale sur l'évolution du marché immobilier dans les anciennes communes précitées ?

Pour résumé : les prix du marché ont atteint un pic en 2007. Depuis cette date, le marché a tendance à se réguler et retrouver son « rythme de croisière ».

2. En toute objectivité, avez-vous constaté depuis le début des années 2000 et le développement important de l'aéroport, que ce développement ait pu influencer les prix des immeubles à usage résidentiel ou terrains à bâtir vendus à la baisse ?

Pour résumé : les prix constatés sont stables. Tout au plus, Maître Ghigny relève que le prix des propriétés très proches de la zone de décollage pourrait être influencé par les activités aéroportuaires. De manière générale, aucun notaire ne note une dépréciation des biens immobiliers liée au développement de l'aéroport, à l'exception des zones les plus proches de la piste (quartier Jumet Chef lieu, rue de Gosselies). Notons que pour les zones proches de l'aéroport (A' et B'), les riverains propriétaires avant le 13/07/2004 ont la possibilité de vendre à l'amiable leur immeuble à la SOWAER à la valeur vénale majorée de 10% et d'une indemnité de déménagement.

3. Dans le cadre des demandes préalables à la passation des actes, recevez-vous l'information selon laquelle un bien vendu est situé dans une zone des plans d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi ?

Pour résumé, oui pour Charleroi mais pas toujours pour les autres communes. L'information selon laquelle un bien vendu est situé dans une zone des plans d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi pourrait être améliorée.

Considérant qu'en ce qui concerne la problématique des eaux usées, seuls les impacts liés à l'extension de la piste ont été pris en compte (les eaux usées issues des bâtiments et infrastructures aéroportuaires et traitées dans une station d'épuration avant rejet dans le Tintia ne font pas partie du domaine de l'étude), seules les eaux pluviales sont donc considérées ;

Considérant que la Direction des Eaux de surface remet un avis favorable pour l'extension de la piste ; qu'il y a cependant lieu d'imposer à l'exploitant la réalisation d'une étude relative aux rejets des eaux industrielles (eaux générées par l'aire de dégivrage du nouveau taxiway N7) et les rejets d'eaux usées domestiques et pluviales de l'ensemble du site ainsi que l'introduction dans un délai de deux ans à compter du présent permis d'une nouvelle demande relative à ces rejets ;

Considérant que le rejet des eaux non usées dans les cours d'eau de 2^e et 3^e catégorie doivent faire l'objet d'une autorisation du Collège provincial ; que la demande peut être faite avant, pendant ou après la demande de permis unique ;

Considérant qu'au cours des travaux, des pompages temporaires seront nécessaires en vue de permettre la construction des infrastructures projetées ; que le but de ces pompages est d'assurer le maintien à sec des fouilles réalisées en vue de mettre en place les radiers et parties des infrastructures projetées situées sous la surface piézométrique des nappes d'eau souterraine ;

Considérant que la Direction des Eaux souterraines de Namur remet un avis favorable sur ces pompages moyennant l'encadrement de ceux-ci par des conditions particulières d'exploitation ;

Considérant qu'une pollution du sol existe au droit de la zone des travaux de l'allongement de la piste ; que l'étude d'incidences reprend comme recommandations :

- l'assainissement de la pollution du sol en tétrachlorométhane ;

- Le suivi des travaux de remaniement des remblais contaminés par un expert agréé en gestion des sols pollués afin d'assurer la traçabilité des terres polluées, leur comptabilité et leur destination ;

Considérant qu'en concertation avec la D.A.S., la SOWAER a déposé, en annexe de sa demande de permis unique, un plan d'assainissement E1892.3 réalisé par la société SGS Belgium en application de l'article 64 du décret sols du 5 décembre 2008 ;

Considérant que l'autorité compétente a réceptionné, en date du 23 octobre 2018, l'avis de la D.A.S. à ce sujet ; que celui-ci est libellé et motivé comme suit :

« Vu le décret du 05 décembre 2008 relatif à la gestion des sols – Décret sols - tel que modifié ultérieurement, et notamment ses articles 51, 62 et 64 ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 relatif à la gestion des sols ;

Vu la circulaire du 24 septembre 2015 du Directeur général de la Direction Générale Opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (DGO3) désignant son délégué dans le cadre de l'article 1^{er}, 2^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 relatif à la gestion des sols ;

Vu l'étude de caractérisation avec demande de dispense de l'étude d'orientation, portant sur une partie des parcelles cadastrées CHARLEROI 23ème division, section C, n°270 A 2, 270 3, 270 E, ci-après dénommée « le terrain », telle qu'approuvée en date du 10 juillet 2017 ;

Vu la demande de permis unique introduite par SOWAER SA, ayant pour objet l'extension de la longueur de la piste de l'aéroport de Brussels South et l'ajout d'accotements sur l'entièreté de la piste;

Considérant que le projet d'assainissement a été réalisé conformément au Code Wallon de Bonnes pratiques (CWBP) – version 3 – ;

Considérant que le terrain n'est pas affecté au plan de secteur ; que l'usage de fait est de type V (usage industriel – aéroport) ; qu'aucune modification de l'usage de fait n'est prévue actuellement ;

Considérant que la présence d'eau souterraine a été détectée au droit du terrain, pour une profondeur d'investigation maximale de 6 m-ns ; qu'une première nappe d'eau souterraine, considérée comme non exploitable, est mise en évidence au droit d'un remblai présent sur la quasi entièreté du terrain, mis en place lors de travaux antérieurs d'aménagement – destruction d'un ancien quartier d'habitations, canalisation du ruisseau du Tintia et comblement du vallon, travaux de nivellement du terrain – ; qu'une deuxième nappe d'eau souterraine est mise en évidence dans les sables du Bruxellien ; que l'épaisseur limitée de cet aquifère le rend également non exploitable ; que ces deux nappes sont isolées du bedrock des schistes et grès du Houiller, recelant un aquifère de qualité naturellement médiocre, par une couche d'argiles et de limons peu perméable;

Considérant que des dépassements de valeurs seuil, édictées par le décret visé sous rubrique pour un usage de type V (usage industriel), ont été mis en évidence ; que ces dépassements se concrétisent par la présence des zones polluées suivantes :

- une zone de remblai – remblai 1 – comportant de nombreux matériaux de construction, présentant des dépassements en zinc, en hydrocarbures aromatiques polycycliques non halogénés (HAP) et en hydrocarbures pétroliers

- (fraction C12-C35), pour une zone d'emprise délimitée sur plan à 15.000 m² sur une profondeur moyenne de 1.5 à 5.5 m-ns, soit un volume estimé à 60.000 m³ ;
- une zone de remblai – remblai 2 – présent sur le solde du terrain, présentant des dépassements en métaux/métalloïdes et en HAP, sur une surface de 300.000 m² avec une épaisseur moyenne de 4 m, soit un volume estimé à 1.200.000 m³ ;
 - une tache de pollution en tétrachlorométhane dans le sol, surimposée au remblai 2, liée à la présence d'une ancienne cabine de peintures, présente entre 0 et 0.5 m-ns pour un volume estimé à 100 m³ ;
 - une tache de pollution de l'eau souterraine en arsenic, liée au remblai 1. Cette pollution est délimitée horizontalement, mais non verticalement en raison de l'impossibilité technique de forer au travers de la couche limono-argileuse plus sèche délimitant cet aquifère. Elle s'étend dès lors entre 2.7 et maximum 6 m-ns, pour un volume estimé à 1000 m³ ;
 - une tache de pollution de l'eau souterraine en fluoranthène, liée au remblai 1, non délimitée verticalement pour les mêmes raisons. Elle s'étend dès lors entre 2.7 et maximum 6 m-ns, pour un volume estimé à 1000 m³ ;

Considérant que l'expert établit que les pollutions sont historiques ;

Considérant qu'il ressort de l'étude simplifiée des risques, réalisée par l'expert pour un usage industriel, considérant un caractère non exploitable des nappes, les conclusions suivantes :

- une absence de menace grave pour la santé humaine pour le remblai 2 et la pollution de l'eau souterraine, mais une hypothèse de menace grave pour le remblai 1 et la tache en tétrachlorométhane ;
- une absence de menace grave pour les eaux souterraines pour l'ensemble des pollutions, à l'exception de la tache en tétrachlorométhane qui présente une hypothèse de menace grave par lessivage du sol pollué ;
- une indication de stress biologique pour les remblais 1 et 2. Toutefois, étant donné l'usage du terrain et l'absence de milieu sensible au droit ou à proximité immédiate de celui-ci, cette indication peut être relativisée ;

Considérant que l'expert conclut à l'issue de l'étude simplifiée des risques à la nécessité d'un assainissement pour la tache en tétrachlorométhane ;

Considérant qu'il ressort de l'étude détaillée des risques pour la santé humaine, réalisée par l'expert pour le remblai 1, à l'aide du logiciel Risc-Human v3.3, pour un scénario de type industriel extérieur, considérant :

- un caractère non exploitable des nappes ;
- l'absence d'ingestion d'eau de boisson, d'inhalation de vapeur et de contact cutané avec l'eau ;
- une présence des travailleurs au droit de cette zone limitée à 1h/jour ;
- une absence de menace grave pour la santé humaine ;

Considérant que les hypothèses retenues dans le cadre de l'étude détaillée des risques induisent la prise des mesures de sécurité suivantes : interdiction d'implanter tout bâtiment et toute conduite d'eau au droit du remblai 1, maintien du couvert végétal au droit du remblai 1, ainsi qu'une limitation de son accès ;

Considérant qu'en ce qui concerne la tache en tétrachlorométhane, l'expert considère

la variante d'assainissement « excavation-évacuation totale » comme la solution qui s'impose sans discussion ;

Considérant que la réalisation des travaux d'assainissement relève par conséquent des étapes concrètes suivantes :

- 1) travaux préparatoires : préparation des accès et sécurisation de la zone de travaux et localisation des impétrants ;
- 2) excavation de la tache de pollution en tétrachlorométhane, stockage temporaire puis évacuation des terres polluées vers un centre de traitement ou une installation autorisée ; si nécessaire, installation d'une pompe en fond de fouille et traitement des eaux sur charbon actif avant rejet dans le ruisseau du Tintia (via une des chambres de visites présentes à proximité de la fouille) ;
- 3) remblayage de la fosse d'excavation au moyen de terres issues du « remblai 2 » ;

Considérant que les objectifs d'assainissement sont fixés par l'expert à l'atteinte minimale des valeurs seuil édictées par le décret sols pour un usage industriel (type V) ;

Considérant que ces travaux permettent de répondre aux exigences du décret sols en matière de santé humaine et de protection de l'environnement, et de rencontrer les objectifs fixés à l'article 51 dudit décret ;

Considérant qu'il convient de fixer des conditions de réalisation en vue d'éviter que le projet d'assainissement ne puisse, pendant ou après la réalisation, causer des dangers, nuisances ou inconvénients pour l'homme ou l'environnement ;

Considérant qu'il convient également de fixer des conditions liées au remaniement des terres polluées dans le cadre plus général du projet d'aménagement, et ce afin d'assurer une gestion cohérente et pérenne des pollutions ne nécessitant pas un assainissement ; qu'il y a lieu dans ce cadre :

- 1) de veiller au respect du principe de non aggravation de la pollution ;
- 2) d'assurer le suivi des mouvements de terres par un expert agréé ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction du projet d'assainissement que la mise en œuvre du processus proposé devrait permettre d'atteindre l'objectif assuré, c'est-à-dire un assainissement effectif et durable du terrain concerné ;

Considérant dès lors que la Direction de l'Assainissement des Sols émet un avis **favorable** au projet d'assainissement proposé, dans le respect des conditions précisées ci-dessous :

Dispositions particulières relatives aux actes et travaux d'assainissement ainsi qu'aux mouvements de terres polluées liés aux travaux d'aménagement

Article 1^{er}.

Le projet d'assainissement relatif au terrain localisé rue des Fusillés, 8 à 6040 JUMET (CHARLEROI) sur une partie des parcelles cadastrées CHARLEROI 23^{ème} division, section C, n°270 A 2, 270 3, 270 E, tel que présenté par la société SOWAER SA, ci-après dénommée « le demandeur », est mis en œuvre moyennant le strict respect des indications reprises dans le projet d'assainissement et des dispositions mentionnées ci-dessous, lesquelles, en cas de contradiction avec les indications figurant dans le

projet d'assainissement, prévalent sur ces dernières.

Article 2. Suivi et contrôle des actes et travaux d'assainissement

Les travaux sont accomplis sous la surveillance d'un expert agréé en gestion des sols pollués de catégorie 2¹.

Article 3. Délais de mise en œuvre et de réalisation des actes et travaux d'assainissement

§1^{er}. Les travaux débutent dans les 6 mois à dater de la délivrance du permis unique et sont achevés dans un délai de 3 mois, selon le planning prévisionnel détaillé dans le projet d'assainissement.

Ce délai peut être prolongé, sur demande motivée du demandeur ou à son initiative, sur base d'éléments pertinents, notamment dans le cas où les objectifs d'assainissement ne sont pas atteints.

§2. La date du début des travaux, les identités de(s) l'entrepreneur(s) chargé(s) de leur réalisation et de l'expert agréé chargé du suivi sont, dès leur désignation et au plus tard huit jours ouvrables avant de démarrage des travaux, communiquées à l'attention de la directrice de la Direction de l'Assainissement des Sols ainsi qu'à l'attention du fonctionnaire dirigeant la Direction de Charleroi du Département de la Police et des Contrôles « DPC »².

Article 4. Actes et travaux d'assainissement et d'aménagement

§1. Actes et travaux d'assainissement

Les actes et travaux visés par le projet sont principalement les suivants :

- 1) travaux préparatoires : préparation des accès et sécurisation de la zone de travaux et localisation des impétrants ;
- 2) excavation de la tache de pollution en tétrachlorométhane, stockage temporaire puis évacuation des terres polluées vers un centre de traitement ou une installation autorisée ; si nécessaire, installation d'une pompe en fond de fouille avec traitement des eaux par charbon actif avant rejet dans le ruisseau du Tintia (via une des chambres de visites présente à proximité de la fouille) ;
- 3) remblayage de la fosse d'excavation au moyen de terres issues du « remblai 2 ».

§2. Objectifs d'assainissement

Les actes et travaux visés au §1er sont mis en œuvre afin d'atteindre les objectifs tels qu'établis par le demandeur dans le projet d'assainissement, lesquels doivent permettre d'atteindre le niveau de qualité exigé par le décret en matière de santé humaine et de protection de l'environnement.

Les objectifs d'assainissement sont fixés en parois et fond de fouille aux valeurs suivantes :

¹ Liste disponible sur <http://dps.environnement.wallonie.be>

² DPC – Direction de Charleroi, Monsieur Olivier Felix, Rue de l'Ecluse, 22, 6000, Charleroi – téléphone : 071/65 47 00, fax : 071/65 47 11

Polluants	Objectifs d'assainissement [mg/kg MS]
tétrachlorométhane	0.1

§3. Mouvements de terre

Toute opération qui aurait pour conséquence de modifier le niveau de pollution des sols et de permettre de les éliminer d'une façon moins contraignante ou de rendre plus difficile la dépollution par le mélange de sols plus ou moins pollués ou de structures différentes est interdite. Cette interdiction ne vaut pas si un traitement autorisé requiert un tel mélange.

Toutes les superficies destinées à accueillir des sols en transit sont conçues et réalisées de manière :

- a) à éviter la dispersion des particules et/ou des polluants vers les sols, les eaux souterraines et l'air ambiant ;
- b) limiter adéquatement les inconvénients, pour le voisinage, qui pourraient résulter de l'existence et de l'exploitation de ce dépôt.

Toute opération autre que les actes et travaux d'assainissement visés à l'article 4§ 1er, réalisée dans le cadre du projet d'aménagement, et entraînant le remaniement ou l'excavation de sols pollués doivent faire l'objet d'un suivi par l'expert agréé qui assurera la traçabilité des mouvements de sols pollués, la compatibilité de leur destination et, au terme des travaux, intégrera ces mouvements et l'actualisation des valeurs particulières dans le projet de certificat visé à l'article 6.

Dans le cadre de ces mouvements de sols pollués inhérents au projet d'aménagement, il sera veillé :

- au respect du principe de non-aggravation de la pollution ;
- à l'évacuation des terres polluées non réutilisées au droit du terrain, en camion semi-remorque bâché, par un transporteur dûment agréé/enregistré vers un centre de traitement ou une installation dûment autorisée ;

§4. Mesures de sécurité

Les mesures de sécurité suivantes sont prescrites au droit du « remblai 1 » :

- interdiction d'implanter tout bâtiment et toute conduite d'eau ;
- maintien du couvert végétal présent ;
- limitation d'accès.

§5. Air, charroi et propreté

L'entrée et la sortie du chantier sont conçues et réalisées de manière à permettre un contrôle efficace des arrivages, des évacuations et à éviter les encombrements de circulation.

Le chantier et ses équipements sont maintenus en permanence en bon état d'entretien, de fonctionnement et de propreté.

Le nettoyage des abords du chantier qui seraient accidentellement souillés par des déchets vagabonds du fait des travaux incombe au demandeur. Ce nettoyage intervient de manière régulière.

Les voiries publiques avoisinantes le chantier sont nettoyées chaque fois que cela s'avère nécessaire ou à la demande des autorités communales.

Les opérations de manutention, les installations de manipulation, transvasement et transport des terres excavées doivent être prévues en vue d'éviter l'envol de poussières et la dispersion des polluants. Les camions quittant le terrain sont bâchés. Les pneumatiques des engins de chantier sont nettoyés en sortie de chantier.

§6. Bruit

Le demandeur prend toute disposition utile afin de respecter les conditions visées au Chapitre VII de l'arrêté du Gouvernement wallon 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Plus précisément, afin de minimiser les éventuelles nuisances acoustiques du fait de la mise en œuvre de l'assainissement, il y a lieu de n'autoriser l'exploitation des activités d'assainissement exclusivement de 7h00 à 17h00. Les samedis, dimanches et les jours fériés, ces activités sont exclues.

§7. Pollution du sol

Des kits d'intervention en cas d'accidents sont présents sur le chantier de construction et de dépollution et permettent d'absorber au minimum 25 litres d'hydrocarbures. Ils n'absorbent pas l'eau.

Article 5. Suivi de la qualité des actes et travaux d'assainissement

§1er. Les prises d'échantillons sont effectuées sous la responsabilité de l'expert agréé et conformément au CWEA (Compendium Wallon des Méthodes d'Échantillonnage et d'Analyse).

§2. Les analyses sont réalisées par un laboratoire agréé en vertu des dispositions du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols et selon les modalités du CWEA ;

§3. Le nombre d'échantillons de contrôle en fond de fouille et de parois s'établit conformément aux mesures de validation pour l'excavation définies dans le guide de référence pour l'évaluation finale (GREF).

Article 6. Evaluation finale

Dans les soixante jours qui suivent la fin de l'ensemble des actes et travaux d'assainissement et des travaux d'aménagement impliquant des mouvements de terres, le demandeur transmet à l'attention de la Directrice de la Direction de l'Assainissement des Sols ainsi qu'au fonctionnaire visé à l'article 3 §2 un rapport d'évaluation finale conforme au CWBP comprenant notamment la démonstration de l'atteinte des objectifs d'assainissement et une proposition de certificat de contrôle du sol (CCS) par parcelle concernée.

Article 7. Dispositions particulières

Le respect des dispositions particulières relatives à l'assainissement et au mouvement de terres pollués dans le cadre de l'aménagement ne préjudicie pas à l'obligation, pour le demandeur, de se conformer aux dispositions éventuellement imposées par d'autres réglementations.

De même, elles ne libèrent pas le demandeur des responsabilités liées à l'évolution du site ou à l'existence ou à l'apparition de pollutions à l'extérieur de celui-ci.

Le demandeur est également tenu de prendre les mesures idoines en vue d'obvier aux risques, dangers et nuisances que la mise en œuvre du processus d'assainissement pourrait occasionner pour la santé de l'homme et pour l'environnement en général.

En outre, le respect des prescriptions décrites ne préjudicie en rien au droit des tiers d'obtenir du demandeur ou de ses sous-traitants réparation des dommages causés en violation du devoir général de prudence » ;

Considérant enfin qu'en ce qui concerne le volet économique du dossier, le Gouvernement insiste sur l'importance de l'intégration de l'aéroport de Charleroi au sein du tissu économique et social local et des interactions avec les pôles de développement économique, de recherche et de formation voisins ;

Considérant que le Gouvernement insiste afin que soient poursuivis les efforts afin d'amplifier les retombées en matière d'emplois locaux, notamment par la prise de contacts privilégiés avec les opérateurs locaux actifs en matière d'emploi ;

Considérant que dans le cadre du suivi des retombées économiques, la SOWAER mettra en place des indicateurs de suivi des effectifs et des retombées économiques (directs, indirects, induits et catalysés) ;

Considérant que sur le plan social, dans le cadre de ses missions environnementales et de son plan d'entreprise, la SOWAER favorisera au mieux la communication avec les riverains et l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) ;

Considérant qu'en ce qui concerne la note de 99 pages de Monsieur Longueville que la Ville de Charleroi n'a pas résumé et les remarques de la Ville de Fleurus, les considérations ci-dessus y répondent ; qu'il y a cependant lieu de préciser certains points :

Critique sur le caractère optimal d'une piste de 3 200 m

Considérant qu'en 2015, une étude aéronautique a été réalisée par le Bureau AERTEC, bureau spécialisé en infrastructures aéronautiques ; que dans le cadre de l'étude d'incidences, le bureau AERTEC a de nouveau été sollicité (Voir Chapitre 4 (Alternatives) de l'étude d'incidences point 3.2) ;

Considérant que l'auteur de l'EIE précise :

*« Il (AERTEC) en conclut que « le gain de distance apporté par la solution d'allongement à 3 400 m n'est pas significatif surtout en considérant le coût de cet allongement et les difficultés administratives à lever préalablement au début des travaux. (...) **Ces résultats nous permettent de réaffirmer qu'un allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi à 3 200 m est la solution optimale pour permettre les opérations des avions de code E** ».*

Considérant dès lors que pour le bureau AERTEC, la distance de 3 200 m serait la plus adaptée au vu de la configuration et des objectifs de l'aéroport de Bruxelles Charleroi-Sud ;

Considérant que dans le chapitre 5.2 « Domaine social et économique » de l'EIE, au point 3.1.2. « Conclusion », l'auteur de l'EIE précise :

« Au niveau des aéronefs de catégorie E, AERTEC Solutions affirme dans son étude complémentaire « que la piste actuelle ne permet aux aéronefs de code E d'opérer et de proposer les destinations nécessaires à ce type d'aéronefs long courrier. Un allongement de la piste est donc nécessaire et la solution à 3 200 m est celle qui offre les meilleures possibilités (...). Les compagnies aériennes opérant avec ce type d'aéronefs transportent toujours de la charge additionnelle en plus des passagers et leurs bagages, il est donc important pour celle-ci de disposer d'une longueur de piste permettant d'atteindre des rayons d'action importants en mode Full payload, ce qui est le cas avec la piste à 3 200 m. De plus, cet allongement de la piste à 3 200 m, nécessaire pour les aéronefs de code E, est une solution durable car l'évolution des performances des aéronefs permettra aux aéronefs futurs d'opérer et offrira à l'aéroport de Charleroi l'opportunité de proposer des destinations toujours plus lointaines sans avoir besoin d'allonger de nouveau la piste ».

Considérant par ailleurs que le PDLT publié en juillet 2004 a été dimensionné en tenant compte d'un allongement de la piste à 3 200 m ; que tant l'étude aéronautique réalisée par un bureau spécialisé que l'EIE montrent que la distance de 3 200 m est la distance optimale pour l'aéroport ;

La demande de permis tend à régulariser une situation infractionnelle

Considérant que le plaignant estime que l'aéroport est en situation infractionnelle en accueillant Air Belgium avec un avion de code E ; que cette problématique est hors sujet en rapport avec le projet de l'allongement de la piste ; que cependant il faut signaler qu'il n'existe aucune interdiction juridique pour un aéronef de code E de fréquenter un aéroport de code D ; que la DGTA peut autoriser l'accueil de ce type d'appareil, le cas échéant moyennant certaines restrictions particulières ou certaines conditions ; que le permis d'environnement actuel couvrant l'exploitation de l'aéroport de Charleroi n'exclut pas l'accueil d'aéronefs de code E ; que les seules restrictions que la Région wallonne peut édicter sont liées à l'interdiction de certains types d'aéronefs bruyants (Arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne) ;

Caractère incomplet de l'EIE en raison d'analyses réalisées sur des légumes non intégrées dans l'EIE

Considérant que le plaignant stipule que des analyses de fruits et de légumes ont été réalisées mais n'ont pas été mentionnées dans l'EIE ;

Considérant que d'un contact avec la Sowaer, il ressort que l'analyse d'une carotte et d'une salade du jardin d'un riverain de Fleurus, Monsieur VERSTRAELEN a été effectivement réalisée en décembre 2017, puisque le hasard a voulu que ces deux types de légumes étaient encore présents dans le potager de celui-ci malgré la période hivernale ; que la SOWAER tient à rappeler que ces analyses n'ont pas été réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences mais à son initiative propre après la clôture de l'étude en vue de tester la faisabilité d'une recommandation ;

Considérant, en effet, que dans le cadre des éventuelles retombées et dépôts de suie dans les environs proches du site (plaintes de riverains) suite à la combustion du kérosène, l'auteur de l'étude d'incidences recommande dans le cadre de l'octroi du permis de réaliser

des prélèvements d'échantillons de sol, eau de surface et fruits/légumes aux alentours du site aéroportuaire ;

Considérant que la SOWAER a pris l'initiative de tester cette recommandation ; qu'il apparaît que ce type d'analyse ne peut être exploité en lien avec l'activité de l'aéroport du fait :

- de la difficulté d'isoler le JET A 1 (Kérozène) des autres combustibles ;
- de la difficulté, voire l'impossibilité d'isoler les éléments de carbone présents naturellement dans les fruits et légumes des autres éléments émanant d'une source extérieure de type gaz de combustion ;

Considérant que cela démontre la difficulté de tirer des conclusions de telles analyses ; que si de nouveaux prélèvements devaient être effectués, il y aurait lieu de prévoir un protocole préalable permettant de garantir l'exploitation du résultat en lien avec le but de celle-ci ; qu'en conséquence, la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences devra être abordée avec circonspection ;

Caractère incomplet de l'EIE à défaut d'avoir retenu l'alternative de délocaliser les gros porteurs à l'aéroport de Liège

Considérant que l'allongement de la piste est indispensable pour que l'aéroport puisse diversifier ses activités et diminuer sa dépendance vis-à-vis des compagnies low cost, dont Ryanair ;

Considérant que les aéroports concurrents disposent de pistes plus longues que l'aéroport de Charleroi (Brussels airport : 3 pistes de respectivement 3 628 m, 3 211 m et 2 984 m ; Lille : 2 825 m, Eindhoven 3 000 m, Luxembourg : 4 000 m, Francfort Hahn : 3 000 m) ;

Considérant que ce sont les compagnies aériennes qui optent pour l'utilisation de tel ou tel aéroport ; que ni BSCA, ni la Région wallonne ne peuvent obliger les compagnies à délocaliser des vols à partir d'autres aéroports ; qu'en outre, l'allongement de la piste est également nécessaire pour les avions fréquentant actuellement l'aéroport de Charleroi ;

Caractère incomplet de l'EIE car elle ne répond pas au prescrit légal du code de l'environnement en ce qui concerne son contenu car elle ne permet pas de conclure que les niveaux de bruit que le projet engendrera à l'intérieur des habitations respecteront oui ou non le critère légal visant un dépassement maximal de 10 occurrences au 55 dB dans les pièces de jours sera observé pour toutes période de 24 hr (article 1 bis §5 de la loi du 18 juillet 1973)

Considérant que tel n'est pas l'objet d'une étude d'incidences ; qu'en effet, le contrôle du respect de la norme de 55 db(A) dans les pièces de jour nécessite une analyse acoustique des immeubles ; que cette analyse est réalisée par la cellule « mesures sonores » du SPW à la demande des riverains souhaitant bénéficier des mesures d'accompagnement ; que si le résultat de 55 dB(A) est atteint, la SOWAER réalise alors, en zone B' (si le riverain demande l'insonorisation plutôt que le rachat) et C', l'insonorisation de l'immeuble à ses frais ;

Caractère incomplet ou non valide de l'EIE en ce que l'auteur de l'étude a retenu, dans le cadre des simulations, des données moyennes en ce qui concerne les données météorologiques

Considérant que les données météorologiques sont basées sur une moyenne des dernières années fournies par Belgocontrol (station météo située à l'aéroport de Charleroi) ; que l'auteur de l'étude précise sa méthodologie au chapitre 5.1. Environnement sonore point 3.1.4. ;

Considérant que pour un calcul du L_{den} , soit une moyenne annuelle, le recours à des moyennes en termes météo est tout à fait classique et cohérent ;

Considérant qu'en ce qui concerne la direction du vent, l'orientation dominante a été prise en compte ;

Considérant qu'il est évident que tout type de situation météorologique ne peut donc être rencontré dans le cadre de simulations acoustiques ;

Considérant qu'il convient de noter que les mesures effectuées par la SOWAER dans le cadre du principe d'égalité prévu à l'article 1^{er} bis de la loi du 17 juillet 1973 le sont, quant à elles, en situation météorologique réelle ;

Caractère incomplet lié au fait que le chargé d'étude n'évalue pas concrètement l'atténuation que pourrait apporter un mur antibruit

Considérant que l'EIE comprend une évaluation précise d'un écran anti-bruit au point 7.2 du chapitre 5.1. Environnement sonore ; que l'EIE ne peut être considérée comme lacunaire à ce titre ;

Considérant que l'auteur de l'EIE émet de nombreuses recommandations dans les différents domaines étudiés dans l'étude d'incidences ; que l'exploitant a répondu à ces différentes recommandations et en accepte la majorité ; que dès lors, les recommandations acceptées par l'exploitant devront être mises en œuvre ;

Caractère incomplet de l'EIE quant au manque d'analyse de l'alternative où tous les avions décollent à 3 200 m (ALTERNATIVE ALLONGEMENT DU TAXIWAY NORD ET CONSTRUCTION DE N6 EN EXTRÉMITÉ DE PISTE)

Considérant que cette alternative n'a pas été retenue sur base d'une étude aéronautique réalisée par un expert ; que le chapitre 4 « Alternatives » point 5 explicite les conclusions de l'étude aéronautique ; que l'EIE ne peut être considérée comme lacunaire à ce sujet ;

Caractère incomplet de l'EIE quant à l'absence d'informations sur les trajectoires des avions

Considérant que la politique de la Région wallonne, contrairement à d'autres aéroports, comme l'aéroport de Bruxelles, se base sur la concentration des trajectoires afin de limiter les nuisances à l'intérieur des plans d'exposition au bruit ; que dans cette logique, il est évident que les événements potentiellement perturbateurs sont les trajectoires inhabituelles ;

Considérant que ces événements ne peuvent pas être anticipés dans le cadre de simulations relatives à l'impact acoustique du projet et que la méthodologie retenue ne peut se baser que sur des statistiques passées ;

Considérant que dans le cadre des simulations, l'auteur précise :

Point 3.5.1. du chapitre 5.1. « Environnement sonore » :

« La présente étude est basée sur les trajectoires « réelles » des avions. Les relevés radars fournis par Belgocontrol ont été analysés pour définir, par classe d'aéronef, une trajectoire moyenne ainsi qu'une dispersion des avions autour de cette trajectoire centrale.

Les analyses ont été menées sur une période d'une année complète allant du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2015. »

Point 4.3.1 du même chapitre :

« Trajectoires » : Les avions ont été répartis sur les différentes trajectoires d'atterrissages et de décollage **en fonction des statistiques extraites des données réellement volées provenant des radars.** ».

Considérant que la problématique des trajectoires inhabituelles a fait l'objet d'une analyse par l'auteur de l'étude d'incidences (voir point 3.1.2.7 du chapitre 5.1 « Environnement sonore ») et sont considérées comme minimales par rapport aux trajectoires habituelles (voir page 41 du chapitre) ;

Considérant que par définition, les trajectoires type sont susceptibles de modifications en raison des instructions de Belgocontrol pour des raisons de sécurité ;

Considérant que la commune de Sombreffe insiste pour que le créneau horaire 6 h 30 – 23 h soit respecté ; qu'il s'agit d'une critique relative au cadre légal ; que pour rappel, celui-ci autorise le retour des avions basés après 23 H lorsque le retard n'est pas imputable à la compagnie aérienne ; que ces retours tardifs font l'objet d'un monitoring et d'une analyse par l'ACNAW quant aux causes des retards ; que l'auteur de l'étude d'incidences a émis une recommandation afin de poursuivre ce monitoring en vue d'analyser les causes et limiter les retours tardifs ;

Considérant que la Ville de Fleurus a émis un avis défavorable au projet car elle considère que les remarques des riverains formulées dans le cadre de l'enquête publique sont fondées et considère que l'étude d'incidences est incomplète ;

Considérant que la Ville de Fleurus reproche un manque de transparence dans le cadre du projet d'allongement de la piste ;

Considérant que l'ensemble de la procédure a bien été respecté que de plus deux réunions spécifiques (6 février et 27 novembre 2017) ont été organisées avec les autorités communales afin de présenter le projet et de présenter ensuite les résultats de l'étude d'incidences ;

Considérant que l'impact du projet sur la Ville de Fleurus a été analysé de manière spécifique suite aux remarques des autorités communales en cours d'étude (voir annexe 9.37 du chapitre 5.1. « Environnement sonore ») ; qu'en page 111 (point 5.1.5 « Incidences de l'allongement de la piste (situation projetée vs situation de référence), l'auteur de l'étude précise :

« La figure reprise en Annexe 9.24 compare les courbes de bruit calculées entre la situation de référence et la situation projetée. Par rapport à la situation de référence, l'allongement de la piste à 3 200 m entraînera les principales répercussions suivantes :

- (...) une situation similaire dans l'axe de la piste, au nord-est de l'aéroport (zone d'atterrissage en 07) (Wangénies, Fleurus, Sombreffe) ».

Considérant que la zone impactée négativement par le projet ne se situe pas sur le territoire de la Ville de Fleurus ; que les critiques sont principalement en lien avec le développement de l'aéroport attendu et programmé depuis 2004 mais non directement en lien avec le projet de l'allongement de la piste en lui-même ;

Considérant qu'en ce qui concerne les impacts en lien avec la pollution, l'étude d'incidences est reconnue comme étant de qualité et particulièrement complète (voir avis du Pôle environnement) ;

Considérant que les recommandations sont concrètes (notamment, monitoring en continu de la qualité de l'air aux abords de l'aéroport) ;

Considérant que comme précisé ci-avant, suite à une analyse de légumes réalisée par la SOWAER chez un riverain de Fleurus, il apparaît que sans protocole préalable et méthode certifiée, il est particulièrement difficile, voire impossible avec les méthodes d'analyse classiques, de relier un résultat à l'activité aéroportuaire ;

Considérant que la mise en œuvre de la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences d'effectuer des prélèvements dans les potagers des riverains, doit faire l'objet d'une validation par une instance spécialisée et de la garantie qu'il existe une méthode d'analyse susceptible de relier les résultats à l'activité aéroportuaire ;

Considérant que dans le cadre de l'analyse des éventuelles retombées d'hydrocarbures imbrûlés, il convient néanmoins de tenir compte de l'objectif poursuivi par l'auteur de l'étude d'incidences mais à partir d'une méthode d'analyse scientifiquement exploitable ;

Considérant qu'il convient en conséquence d'établir, via un organisme disposant de toutes les agréments nécessaires, une méthodologie d'analyse scientifiquement éprouvée afin de doser les retombées éventuelles d'hydrocarbures liées à l'activité aérienne et en fonction des résultats de cette première étape, procéder à des analyses spécifiques aux endroits adéquats à proximité du site aéroportuaire ;

Considérant, en outre, que l'alternative retenue et faisant l'objet de la demande de permis découle d'une remarque d'un riverain lors de la réunion d'information du public ; que la SOWAER a donc réanalysé le projet et a décidé d'opter pour l'alternative incluant une bretelle N7 sans raquette de retournement ; que cette alternative évite les inconvénients de l'alternative relative au prolongement du taxiway nord avec une bretelle N6 ; que l'opportunité environnementale de l'alternative retenue est confirmée par l'auteur de l'étude d'incidences ;

Considérant que le strict respect des conditions générales, sectorielles et intégrales en vigueur et des conditions particulières énumérées ci-après est de nature à réduire dans une mesure suffisante les inconvénients pouvant résulter de l'exploitation de l'établissement ;

Considérant qu'en ce qui concerne les inconvénients non visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il y a lieu d'observer que la permission administrative accordée dans le cadre dudit décret est indépendante des autorisations spéciales éventuellement requises en vertu d'autres obligations légales ou réglementaires et du respect des règlements généraux et communaux en vigueur ;

Considérant que ladite permission administrative ne préjudicie pas au droit des tiers, lesquels peuvent recourir aux juridictions civiles ordinaires ;

Considérant que les prescriptions et conditions auxquelles est subordonné le permis sont suffisantes pour d'une part, garantir la protection de l'homme et de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients que l'établissement est susceptible de causer à l'environnement, à la population vivant à l'extérieur de l'établissement et aux personnes se trouvant à l'intérieur de celui-ci, sans pouvoir y être protégées en qualité de travailleur et d'autre part, rencontrer les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité. » ;

Considérant, sur le plan administratif, que le projet constitue une extension d'un établissement de classe 1 autorisé par l'arrêté ministériel du 27 juillet 2005 confirmant et modifiant l'arrêté du Collège des Bourgmestres et Echevins de la Ville de CHARLEROI du 1^{er}

février 2005 accordant à la société wallonne des aéroports (SOWAER) s.a. un permis d'environnement pour l'exploitation (régularisation) de l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2 550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07-25 ;

Considérant qu'il faut considérer le site de l'aéroport comme étant une unité technique et géographique ; qu'une EIE de l'ensemble du site nous semble adéquate afin de juger l'ensemble des incidences qui y sont générées ;

Considérant qu'en application des dispositions de l'article 51 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, lorsque le permis a pour objet, comme dans le cas présent l'extension ou la transformation d'un établissement, il est accordé pour un terme expirant au plus tard à la date d'expiration du permis portant sur l'établissement originaire, soit le 27 juillet 2025 » ;

Considérant que l'autorité compétente se rallie à la position et aux motifs développés ci-avant par les fonctionnaires technique et délégué, sous réserves des compléments qui suivent ;

Considérant que l'article D.IV.25 du Code du Développement territorial précise notamment que :

« Le permis est délivré par le Gouvernement 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-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 l'Arrêté du Gouvernement wallon du 3 août 2017 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement (M.B. du 24 août 2017, p. 81041) ;

Considérant, qu'eu égard aux spécificités de la présente demande – à savoir son importance pour l'exploitation de l'aéroport régional de Charleroi – Sud et ses potentielles incidences sur différentes compétences du Gouvernement, la présente décision est prise par le Gouvernement ;

ARRETE :

Article 1^{er}. La S.A. SOWAER - avenue des dessus-de-Live n° 8 à 5101 LOYERS/NAMUR - est **autorisée** à porter la longueur de la piste de l'aéroport à 3 200 mètres, ajouter des accotements sur l'entièreté de la piste, dans un établissement situé rue des frères Wright n° 8 à 6041 Charleroi (Gosselies), conformément aux plans joints au présent permis et moyennant le respect des prescriptions légales et réglementaires en vigueur et des conditions d'exploitation précisées dans le présent arrêté.

Article 2. L'établissement comporte les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux suivants :

Installations, activités ou procédés

- I1 : extension de la piste existante de 650 m, 3 200 m ;
- I2 : nouveau bassin d'orage, 12 400 m³ ;
- I3 : agrandissement du bassin d'orage existant, 20 070 m³ ;
- I4 : nouveau bassin d'orage, 700 m³ ;
- I5 : accotements sur la piste existante.

Article 3. Les conditions applicables à l'établissement sont les suivantes :²

1. Les dispositions de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (*Moniteur belge* du 21 septembre 2002 ; Erratum : *Moniteur belge* du 1^{er} octobre 2002 ; *Moniteur belge* du 17 août 2010 ; *Moniteur belge* du 18 février 2014).
2. Les dispositions du Règlement général sur les installations électriques rendues obligatoires dans les établissements dangereux, insalubres ou incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981.
3. Les dispositions non abrogées du Règlement général pour la Protection du Travail, notamment celles des titres II et III.
4. Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 février 2009 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations pour la prise d'eau souterraine potabilisable ou destinée à la consommation humaine et aux installations pour la prise d'eau souterraine non potabilisable et non destinée à la consommation humaine (M.B. du 25 mars 2009).

Article 4. Les conditions d'exploitation particulières applicables à l'établissement sont les suivantes :

1. AMÉNAGEMENT ET MOBILITÉ

• **Mobilité :**

- * Rond-point Ransart Heppignies/Lindbergh :

² Ces conditions peuvent être consultées sur le site <http://environnement.wallonie.be/> ou sur le site <https://wallex.wallonie.be/>.

- Créer à terme un By-pass au niveau de l'embranchement nord qui doit permettre aux véhicules en provenance de l'E42 et du R3 d'accéder aisément à l'aéroport sans emprunter le rond-point ;
- Aménager une voie supplémentaire au niveau du rond-point. Cet agrandissement se fait par l'intérieur ;
- Aménager une voie supplémentaire au droit de l'ouvrage pour les automobilistes sortant de l'aéroport afin de permettre d'améliorer la fluidité du trafic au niveau de ce rond-point.

* Signalisation :

- Uniformiser les logos et les messages des panneaux directionnels ;
- Privilégier le balisage du BSCA depuis l'A54 Nord en orientant les usagers vers l'E42 pour sortir vers le R3.

* Parking :

- Réorganiser l'aire de stationnement, dépose et charge des taxis en vis-à-vis des portes d'accès vers les terminaux ;

* TEC :

- Poursuivre les démarches afin de concrétiser le projet de rénovation de la gare de Fleurus en vue d'accueillir des navettes (bus) pour desservir l'aéroport ;
- Poursuivre les démarches afin de renforcer le service par des bus articulés et les fréquences lors des jours de grande affluence ;
- Accroître la fréquence des services et de l'offre des navettes reliant l'aéroport à Bruxelles, Lille, Luxembourg et Metz.

* Modes doux (personnel) :

- Aménagement d'une bande cyclable suggérée à hauteur de la bretelle du by-pass qui doit équiper le giratoire Heppignies/Lindbergh ;
- Assurer le confort et la sécurité des cyclistes (marquage au sol, éclairage, etc.) ;
- Mettre en place un observatoire de la mobilité.

•Cadre bâti :

- Améliorer l'information dans le cadre des demandes préalables à la passation des actes d'acquisitions dans les zones du plan de développement à long terme ;
- Analyser l'opportunité d'envisager la possibilité de déplacer les stèles/tombes du cimetière de Ransart (à long terme) ;
- Garder à l'esprit la probabilité de retrouver des vestiges archéologiques à proximité ou sur les zones concernées lors des travaux d'excavation. Lors des précédents travaux de développement de l'aéroport (piste, route de contournement, bassin d'orage notamment), aucune découverte de vestiges archéologiques n'est survenue.

2. LE CHANTIER

1. Afin de limiter les incidences du chantier sur le trafic et la sécurité routière, l'exploitant est tenu après consultation avec les instances communales concernées de :
 - réaliser un état des lieux avant travaux et une remise en état après travaux au niveau des tronçons de voirie concernés ;

- utiliser uniquement des camions de tonnage adapté aux voiries locales ;
 - aménager pour les livraisons de matériaux une ou des zones de déchargement à l'intérieur du périmètre du chantier ainsi qu'une zone d'attente attenante ;
 - mettre en place une signalisation depuis les autoroutes jusqu'au site ;
 - éviter dans la mesure du possible les heures de pointes ;
 - sécuriser les accès au chantier au moyen d'une signalisation et d'un éclairage adéquats ;
 - assurer au moins une fois par semaine le nettoyage des voiries publiques concernées par le trafic des camions de chantier et à toutes demandes des autorités communales.
2. Le chantier ne peut en aucune manière empêcher l'accessibilité du cimetière.
3. Afin de limiter les risques de pollution du sol et des eaux souterraines, l'exploitant est tenu de :
- procéder à l'analyse de contrôle des terres excavées présentant une couleur ou des odeurs anormales, de les évacuer le cas échéant conformément à la réglementation relative aux déchets ;
 - placer les terres à évacuer sur des aires imperméables ou disposées de manière à assurer la collecte des eaux ou à les protéger des eaux de pluie ;
 - faire transiter les eaux de ruissellement en contact avec ces dépôts par un décanteur avant rejet dans l'égout public ou les eaux de surface.
4. Afin de limiter le risque d'érosion et de glissement de terrain, les terres présentant un risque sont stabilisées à la chaux ou au ciment.
5. Afin de limiter les incidences du chantier sur l'environnement sonore, l'exploitant est tenu de :
- limiter le nombre de mouvements nocturnes de camions par le stockage des matériaux sur le site dans une zone accessible durant la période de jour (période d'exploitation de l'aéroport) ;
 - définir avec l'accord des autorités communales concernées des itinéraires du charroi en dehors des zones d'habitations ;
 - limiter l'impact sonore des avertisseurs sonores (klaxons de recul) surtout durant la période de nuit ;
 - mettre à la disposition des riverains une ligne d'information au minimum durant les phases critiques du chantier, à savoir les phases se déroulant pendant la nuit ; cette ligne, ouverte au moins durant les heures d'ouverture du chantier, de manière à informer les riverains sur le suivi du chantier, des nuisances attendues ainsi que dans le but de pouvoir réceptionner les éventuelles plaintes ;
 - limiter au maximum les travaux nocturnes ;

- utiliser des engins conformes à la réglementation relative aux émissions de bruit ;
 - choisir des emplacements appropriés pour l'installation des engins destinés à être utilisés le plus souvent.
6. Afin de limiter les incidences dues aux vibrations, l'exploitant est tenu de :
- établir un état initial des bâtiments situés à moins de 100 mètres (distance de garde) des limites du chantier ;
 - effectuer le cas échéant des essais de sollicitations ;
 - informer les riverains dans un rayon de 300 mètres de la zone de chantier lors de la réalisation de travaux spécifiques tels que le battage et le compactage.
7. Afin de limiter les émissions de poussières, en période de sécheresse, une humidification des pistes et des dépôts est à réaliser ainsi que le bâchage et l'aspersion éventuelle des bennes des camions.
8. Le demandeur tiendra compte également des recommandations de l'étude d'incidences.

3. BRUIT

L'exploitant est tenu de :

1. assurer la mise en œuvre d'un suivi continu du niveau d'exposition au bruit pour les zones latérales de l'aéroport. Ce suivi doit permettre de pouvoir quantifier et vérifier l'impact du projet au niveau des zones qui ne se trouvent pas dans l'axe de décollage/atterrissage de la piste (zones latérales par rapport à l'axe de la piste). Ce suivi est assuré au moyen d'une station de mesure permanente permettant d'avoir une meilleure connaissance de l'exposition aux bruits aéroportuaires.
2. veiller à favoriser l'application de toutes procédures de vol permettant de limiter les nuisances sonores et/ou de concentrer les trajectoires à l'atterrissage et/ou au décollage, comme la procédure de descente continue
3. poursuivre le monitoring des arrivées tardives et en poursuivant les actions qui ont permis de limiter ces arrivées tardives.
4. accueillir les avions gros porteurs (code E) durant les périodes plus creuses de la journée
5. maintenir les trajectoires de vols utilisées actuellement.
6. favoriser au maximum l'installation et l'utilisation systématique de convertisseur 400 Hertz permettant d'alimenter les avions en électricité sans que ceux-ci ne doivent faire fonctionner leur moteur (effet réducteur sur les bruits rampants).
7. assurer une bonne communication vis-à-vis des riverains, notamment par rapport à ceux qui sont concernés par les mesures de bruit effectuées pour l'isolation acoustique de leur bâtiment (zones A', B' et C').

4. QUALITÉ DE L'AIR

1. L'exploitant met en place aux extrémités de la piste deux stations de mesures permanentes de surveillance de la qualité de l'air dont la gestion est confiée à un organisme indépendant compétent en matière de contrôle et d'analyse de la qualité de l'air, lesquelles seront complétées par des mesures au niveau du parc pétrolier.

Les paramètres suivants sont mesurés : naphtalène, formaldéhydes, CO, NOx, particules fines et hydrocarbures totaux.

2. L'exploitant veillera à étudier la faisabilité de mettre en place des systèmes d'équilibrage entre camions/réservoirs et camions/avions.
3. L'exploitant veillera à étudier la faisabilité d'équiper les réservoirs de systèmes de récupération/abattement des vapeurs de carburants.
4. Dans la mesure du possible, l'exploitant veillera à privilégier des véhicules électriques ou au gaz.
5. Lors de leur remplacement, l'exploitant veillera à s'orienter vers des engins de piste avec des moteurs adaptés aux besoins.
6. L'exploitant étudiera la faisabilité d'installer des panneaux photovoltaïques au droit du site aéroportuaire

5. REJET DES EAUX

1. Généralités - Gestion des flux d'eaux usées au sein de l'établissement

§.1^{er}. Généralités

- L'ensemble des eaux générées au sein de l'établissement sont évacuées en trois points de rejet en eau de Surface.

2. Conditions de déversement relatives aux rejets

§1^{er}. Convention d'écriture

- a) Les conditions générales, sectorielles et particulières de déversement sont mentionnées respectivement par les lettres G, S et P entre parenthèses.
- b) Les conditions de déversement sont exprimées en valeurs maximales à respecter à tout moment.

§2. Conditions relatives au rejet R1, R2, R3 - eau de pluies.

Les rejets ne comportent que des eaux de pluie.

3. Conditions de contrôle

§1. Localisation des déversements

Le rejet autorisé est localisé sur un plan annexé à la demande. Le demandeur établi par ailleurs un plan as-built reprenant les points de rejet.

§2. Déversements accidentels

Tout déversement accidentel, impliquant le non-respect des conditions de déversement est signalé dans l'heure au fonctionnaire chargé de la surveillance et à l'organisme d'assainissement compétent.

§3. Les conditions relatives au contrôle du rejet R1, R2 et R3 sont les suivantes :

a) Pour les rejets, eaux pluviales :

Les eaux usées sont évacuées par une conduite unique ;

Les eaux déversées sont évacuées en passant par un dispositif de contrôle (par exemple une chambre de visite) répondant aux exigences suivantes :

- permettre le prélèvement aisé d'échantillons des eaux déversées ;
- permettre, à la demande ou à l'initiative de l'administration le prélèvement d'échantillons des eaux déversées ;
- être facilement accessible sans formalité préalable ;
- être placé à un endroit offrant toute garantie quant à la quantité et la qualité des eaux ;

§4.2. Méthodes d'analyse

Les méthodes à suivre pour l'échantillonnage et l'analyse pour le contrôle de la conformité de la qualité physique, chimique et biologique des eaux déversées aux conditions émises dans le présent permis sont celles actuellement utilisées ou approuvées par l'Institut Scientifique de Service Public, rue du Chéra, 200, 4020 LIEGE

Des méthodes d'analyse alternatives ayant le même degré de précision, d'exactitude et une sensibilité au moins aussi grande peuvent cependant être proposées par le titulaire du permis.

4. Délais pour le respect des conditions

Les conditions relatives au contrôle des eaux rejetées doivent être respectées dès la notification de l'arrêté.

5. Dans un délais de deux ans à compter de la notification du présent permis, l'exploitant introduit une nouvelle demande de permis d'environnement pour le rejet des eaux industrielles (eaux générées par l'aire de dégivrage du nouveau taxiway M7) et les rejets d'eaux usées domestiques et pluviales de l'ensemble du site.

6. L'exploitant tiendra également compte des recommandations de l'étude d'incidences.

6. SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Dès l'obtention du permis, l'exploitant informe le service urbanisme (urba@belgocontrol.be <mailto:urba@belgocontrol.be>) de Belgocontrol afin

d'organiser des réunions de concertation pour préparer les différentes phases de travaux.

2. Un monitoring permanent des installations s'impose pendant les travaux afin de déterminer l'impact sur les systèmes. Si nécessaire, des mesures correctives (temporaires ou permanentes) doivent être prises, dont les frais sont à charge de l'exploitant, ainsi que les divers frais concernant la remise en état et les calibrations nécessaires.
3. Les résultats de l'étude commandée par l'exploitant au bureau d'étude spécialisé (la firme NAVCOM Consult) sur les mesures à prendre pour déterminer l'impact de la prolongation de la piste sur le fonctionnement de l'ILS pendant les travaux et à la fin de ceux-ci sont transmis le plus rapidement possible à Belgocontrol.

7. ALIGNEMENTS ET ZONE DE REcul LE LONG DES ROUTES DE LA RÉGION WALLONNE

Remarques :

Les conditions de 1 à 4 concernent uniquement les cas soumis à la servitude de recul.

Les conditions de 5 à 8 se rapportent aux alignements sans zone de recul.

Les autres conditions sont applicables pour tous les cas.

Les conditions particulières doivent être consultées, pour les conditions 4, 6, 9 et 12b.

1. Des avant-corps, loggias, bow-windows, porches, escaliers et autres saillies sont tolérés à condition :
 - qu'ils ne s'avancent sur le nu du mur de façade que de quart au plus de la profondeur de la zone de recul et que la distance les séparant des propriétés voisines soit égale à la saillie autorisée ;
 - qu'ils ne comportent pas d'éléments faisant partie de la structure même du bâtiment, tels que des canalisations mères de gaz, d'électricité, d'eau, des cages d'escaliers, etc...

2. La propriété sera clôturée suivant l'alignement prescrit.

Lorsque la clôture est constituée par un mur bas, la hauteur maximum de ce dernier est de 0,75 m, qu'il soit ou non surmonté d'une grille ; la hauteur totale ne peut dépasser 2,25 m. Au-dessus de 1,50 m de hauteur, la clôture doit présenter plus de vides que de pleins.

Lorsque la clôture est constituée d'une haie vive, celle-ci est plantée à 0,50 m en arrière de la limite du domaine public ; la haie ne peut avoir en souche une hauteur supérieure à 1,50 m ; elle sera coupée et ramenée tous les ans avant le 15 avril.

Les barrières ne peuvent en s'ouvrant, faire saillie sur le domaine de la route.

Les clôtures situées aux abords des croisements et jonctions de routes ne peuvent masquer la vue au-dessus de 0,75 m de hauteur.

3. Il est toléré dans les clôtures prévues au 2. - des entrées cochères dont les dimensions en hauteur peuvent être supérieures à celles mentionnées au 2.-. Ces entrées cochères ne peuvent en aucun cas, être établies en face d'arbres existants de la route.
4. Dans toute la zone résultant de l'application de l'alignement en recul et de la zone de recul, telle qu'elle est indiquée dans les conditions particulières (5°), aucune fosse à purin ou à gadoue, maçonnerie ou bétonnée, ni rampe d'accès aux souterrains en peuvent être établies ; il en va de même des fosses septiques, puits perdus, séparateurs de boue et de graisses.

Il est défendu d'établir dans cette zone des clôtures mitoyennes dépassant 1,50 m de hauteur. Des réservoirs à combustible sont tolérés, à condition qu'ils n'exigent pas de construction en maçonnerie.

Toutes plantations, à exception d'une haie vive, sont interdites dans une zone de 2 m à partir de la limite du domaine public ou de l'alignement éventuel ; dans le restant de la zone, les plantations peuvent avoir plus de hauteur que celle indiquée dans les conditions particulières (3°).

5. Il ne peut être formé sur le nu de face aucune avancée dépassant les limites indiquées ci-après

a) Trottoir ou accotement en élévation.

Sur une hauteur de 2,10 m mesurée à partir du niveau du trottoir, il n'est toléré sur l'alignement aucune saillie de plus de 20 centimètres. Les portes et les fenêtres ne peuvent, en s'ouvrant faire saillie sur le domaine de la route.

Au-dessus de 2,10 m de hauteur, aucune saillie ne peut avancer de plus d'un mètre sur l'alignement et, en tout cas, doit rester en retrait d'au moins 0,50 m du plan vertical de la bordure du trottoir.

b) Trottoir et accotement de plain-pied :

Jusqu'à 5,50 m de hauteur mesurée à partir du niveau de l'accotement, les saillies de 0,20 m sont seules admises pour autant que le bâtiment se trouve en retrait d'au moins 1 m du bord de la chaussée proprement dite.

Au-dessus de 5,50 m, les saillies sont admises pour autant qu'elles restent en retrait d'au moins 0,50 m du plan vertical du bord de la chaussée proprement dite.

6. Le niveau du pied de la construction, c'est-à-dire la ligne d'intersection du mur de face et du trottoir définitif, par rapport au niveau de l'axe de la chaussée est indiqué dans les conditions particulières (2°).
7. Les ouvertures à pratiquer éventuellement dans le trottoir ou l'accotement ne sont tolérées que pour permettre l'éclairage et l'aération des souterrains ainsi que l'approvisionnement en combustible ; ce, dans les limites des dimensions prescrites par le Conseil communal, sans que les dimensions puissent faire en plan une saillie supérieure à 0,60 m sur l'alignement prescrit pour les constructions et dépasser une largeur de 0,70 m. Ces ouvertures doivent être fermées, au niveau du trottoir ou de l'accotement, par une couverture solide en métal, en béton ou en béton translucide, à surface plane non glissante. Si la couverture est en grillage, l'écartement des barres ne pourra dépasser 0,015 m.

Les encadrements en pierre de taille ou en béton, de même que les couvertures, devront être arasés au niveau du trottoir ou de l'accotement.

8. Des entrées cochères ne peuvent être établies en face d'arbres existants de la route.
9. Le niveau des seuils de portes, portes cochères ou entrées quelconques par rapport au niveau de l'axe de la chaussée est indiqué dans les conditions particulières (1°)

Lorsque le niveau n'est pas respecté, le propriétaire ne pourra, en cas de modification éventuelle du profil en long de la route, faire valoir aucun droit à indemnisation du fait d'adaptation des portes, portes cochères ou entrées quelconques.

10. La couverture des murs de clôture doit être conçue de telle sorte que les eaux qu'elle reçoit s'écoulent sur la propriété privée
11. Les travaux projetés sont exécutés de manière à ne gêner à aucun moment l'écoulement des eaux de la route.
12. a) Les dépôts de matériaux ou d'objets quelconques destinés aux travaux projetés sont permis sur le trottoir ou l'accotement de la route, conformément aux prescriptions du règlement communal.
b) A défaut de règlement communal, le lieu de dépôt se limite à la largeur de la propriété, la profondeur maximum étant indiquée dans les conditions particulières (4°).

Ce lieu de dépôt sera solidement clôturé sur 1,50 m de hauteur minimum.

Les dépôts ne peuvent subsister que pendant le temps strictement nécessaire ; ils ne seront tolérés ni après l'achèvement ou l'abandon des travaux, ni pendant leur suspension.

- c) Les dépôts ne peuvent gêner l'écoulement des eaux de la route et devront être éclairés la nuit.
- d) L'impétrant sera en tout temps rendu responsable des accidents et difficultés qui pourraient résulter de la présence de ces dépôts.
- e) A défaut d'un règlement communal, des matériaux ou objets quelconques destinés aux travaux projetés ne peuvent être déposés sur le trottoir ou l'accotement de la route.

13. Il est loisible au requérant de remblayer au niveau de l'accotement, le terrain compris entre l'arête extérieure de l'accotement et l'alignement fixé pour la construction.

Le cas échéant, il est tenu d'établir un aqueduc sur une longueur de cette construction, à la première réquisition de la Direction des Routes compétente.

14. Moyennant autorisation délivrée par la Direction des Routes compétente sur sa demande, l'impétrant peut remblayer le fossé pour autant qu'il y établisse un aqueduc.

15. L'écoulement des eaux ménagères dans le fossé de la route n'est toléré que lorsqu'il n'existe pas de canalisation d'égouts et à condition que l'impétrant se conforme aux lois et règlements sur l'hygiène publique et aux règlements de police.

Aucune décharge vers la voie publique ne peut créer de situation insalubre ou incommode due à la présence de déchets putrescibles ou formant gadoue ; un séparateur de boue et de graisse est placé pour autant que de besoin. Le déversement dans le fossé filet d'eau ou tout autre ouvrage de la route des eaux de W-C ou de nature résiduaire est strictement interdit ;

16. Aucune modification ne peut être apportée aux inclinaisons longitudinales et transversales de l'accotement de la route sans l'autorisation préalable de la Direction des Routes.
17. Par suite de l'alignement proposé, il se peut qu'une parcelle de terrain appartenant au requérant doive être incorporée à la route ou, au contraire, qu'une partie du domaine public doive devenir propriété du riverain.

Cette mutation est traitée au moment des travaux routiers réalisant l'alignement. Jusqu'à ce moment, l'entretien et l'aménagement de toute la zone décrite au 4.- incombent au particulier. La propriété peut éventuellement être clôturée à la limite du domaine public actuel mais uniquement au moyen d'une clôture provisoire.

18. Le délai de validité du présent avis se limite à 1 an.
19. Les plans approuvés et le permis de bâtir, de même que les avis l'accompagnant doivent se trouver en permanence sur les chantiers, de manière à pouvoir être produits à toute réquisition des Fonctionnaires compétents.
20. L'impétrant ne mettra la main à l'œuvre qu'après avoir reçu du responsable du district routier les indications nécessaires à cet effet.
21. Cet avis formulaire se limite aux prescriptions relatives à l'alignement et la zone de recul.

Il ne dispense pas l'intéressé de se conformer aux lois et règlements généraux et locaux, et notamment aux dispositions du Code du Développement territorial (CoDT).

22. Le dépôt et la préparation du mortier de ciment ou de béton sur le revêtement de la chaussée, y compris les zones de stationnement sont formellement interdits.

CONDITIONS PARTICULIERES

1. Niveau des seuils par rapport au niveau de la chaussée : **entrée ordinaire : 0,30 m(max)**
2. **entrée cochère : 0,12 m (min)**
3. Niveau du pied de la construction en rapport avec le couronnement de la chaussée : **0,10 m**
4. Hauteur maximale des plantations dans la zone de recul : 1,50 m dans les deux premiers mètres
5. Profondeur maximale du lieu de dépôt : /
6. Profondeur de la zone de recul : **10 m (AR des 22.10.34 et 29.05.37)**
7. Limite du domaine public : en coïncidence avec l'alignement.

- 7) **ALIGNEMENT** : L'alignement à respecter en cet endroit est de 17,50 m axe voirie. Front de bâtisse à 27,50 m (17,50 m + 10 m) axe voirie.

Les travaux sollicités peuvent être réalisés comme prévu au plan annexé à la requête.

8. L'impétrante sera rendue responsable de tous dégâts matériels ou autres qui pourraient résulter des travaux exécutés et relatifs à l'autorisation sollicitée.

8. EAUX SOUTERRAINES

Les pompages temporaires d'eau souterraine requis pour la mise en œuvre du présent projet, quelles que soient leur nature et leur localisation au sein du périmètre du présent projet, sont soumis aux conditions Sectorielles relatives aux prises d'eau souterraine (A.G.W. du 12 février 2009) et plus particulièrement à leurs articles 15 à 22. Tout risque d'atteinte à la qualité de la ressource en eau souterraine, notamment par des hydrocarbures ou des substances dangereuses, du fait des installations et activités prévues par l'exploitant sur le site, doit être réduit à des valeurs négligeables et doit pouvoir être géré par l'existence d'installations de stockage, de collecte et de rétention parfaitement étanches et de capacité suffisante ainsi que par la disponibilité, sur site et en quantités suffisantes, de kits anti-pollution appropriés. Toute pollution constatée par l'exploitant ou portée à sa connaissance, atteignant ou risquant d'atteindre la nappe d'eau souterraine, est immédiatement signalée au Fonctionnaire chargé de la surveillance et à la Direction des Eaux souterraines.

La surveillance hydrogéologique quantitative requise, corollaire à l'autorisation de mise en œuvre des pompages temporaires, s'articule comme suit :

- les volumes exhaurés doivent être précisément comptabilisés par la mise en place de dispositifs de comptabilisation des volumes d'eau souterraine prélevés. Ces compteurs sont équipés d'un robinet situé à leur aval immédiat et exclusivement destiné à permettre, le cas échéant, le prélèvement d'échantillons d'eau souterraine en vue de la réalisation d'analyses chimiques de l'eau souterraine prélevée. Les index des compteurs doivent être relevés à une fréquence minimale hebdomadaire, dans toute la mesure du possible un même jour fixe de la semaine afin de garantir un intervalle de mesure constant. Les index hebdomadaires ainsi relevés sont consignés au format électronique dans un fichier Excel qui est transmis sans délais à la Direction des Eaux Souterraines dès que celle-ci en fait la demande ;
- l'influence des pompages effectués sur la piézométrie à la périphérie immédiate du périmètre du projet de l'exploitant et des fouilles concernées, à proximité de cibles extérieures potentiellement sensibles à des rabattements excessifs (bâtiments, voiries, égouttage, réseau hydrographique,...) doit être précisément mesurée dans le temps et dans l'espace par la mise en œuvre d'un nombre suffisant de piézomètres, existants ou à réaliser, judicieusement répartis dans toutes les directions de l'espace autour des fouilles. Ces piézomètres sont relevés à une fréquence minimale hebdomadaire, dans toute la mesure du possible un même jour fixe de la semaine afin de garantir un intervalle de mesure constant. Les niveaux d'eau hebdomadaires ainsi relevés sont consignés au format électronique dans un fichier Excel qui doit être transmis sans délais à la Direction des Eaux Souterraines dès que celle-ci en fait la demande. Une

première campagne complète de mesures piézométriques intervient avant tout démarrage des pompages. L'arrêt des pompages temporaires, à leur terme, est suivi d'au moins une campagne piézométrique complète réalisée au plus tôt une semaine après l'arrêt des pompes.

Au moins quinze jours avant le début des travaux, en ce qu'ils concernent la mise en œuvre des pompages temporaires, l'exploitant transmet à la Direction des Eaux Souterraines l'agenda des travaux ainsi qu'un plan actualisé localisant les fouilles et leur isolation de la nappe phréatique, les puits de pompage (cannes filtrantes) et les piézomètres de surveillance.

Dans les trois mois qui suivent le terme des pompages temporaires, l'exploitant doit transmettre à la Direction des Eaux Souterraines un rapport technique incluant au minimum un historique détaillé des pompages ainsi que l'ensemble des données volumétriques et piézométriques relevées, idéalement compilés et interprétés sous formes tabulaire, graphique et cartographique.

En phase de mise en œuvre du présent permis, une fois les travaux en sous-sol terminés et en termes de pressions quantitatives, le remplacement d'un volume d'aquifère de conductivité hydraulique élevée par un volume construit de sous-sols plus ou moins profonds, totalement étanchéifiés et donc de conductivité hydraulique nulle (barrière à l'écoulement), est susceptible de modifier sensiblement à significativement les modalités locales d'écoulement des nappes d'eau souterraine en présence, sans qu'il ne soit possible à ce stade de préjuger des conséquences éventuelles tant sur les travaux eux-mêmes de mise en œuvre du présent projet que sur des cibles extérieures au périmètre de celui-ci et potentiellement sensibles à une modification de la piézométrie induite par la mise en œuvre des parties enterrées. En vue de pouvoir suivre l'évolution de la piézométrie à la périphérie immédiate du périmètre des fouilles opérées par l'exploitant, les piézomètres autour de celles-ci sont maintenus opérationnels et suivis à une fréquence minimale mensuelle pendant minimum un an à dater de l'arrêt des pompages. Au terme de ce monitoring post-exhaure, les mesures piézométriques ainsi acquises sont transmises sans délais à la Direction des Eaux Souterraines au format électronique dans un fichier Excel.

9. ALÉAS D'INONDATION

1. En cas de débordement naturel du cours d'eau à cet endroit, l'exploitant prend les dispositions qui s'imposent pour pallier tout dégât lié aux inondations et en assumer seul la charge sans recours possible contre le gestionnaire du cours d'eau. La Province de Hainaut ne peut être tenue pour responsable des éventuels dégâts qui pourraient survenir, dus à des conditions exceptionnelles et/ou imprévisibles.
2. Dans les zones d'aléa d'inondation, conformément aux recommandations du Groupe Transversal Inondation (GTI), pour tout projet de lotissement, construction, reconstruction ou transformation d'une installation fixe, l'avis est défavorable dans le cas de :
 - o placement de citernes à combustible enfouie (cuves de mazout,...) ;
 - o entreposage de produits dangereux et polluants tels que des engrais et des pesticides.
3. Les ouvrages au-dessus du cours d'eau "le Tintia" sont protégés, dimensionnés correctement afin de supporter le décollage et l'atterrissage des avions. Les ouvrages

sur le Tintia sont des ouvrages "privés" construits sur le domaine public. Il n'appartient pas à la Province de Hainaut de les entretenir ou de les réparer.

4. Il appartient à l'exploitant de s'assurer du bon écoulement des eaux et d'éviter que les eaux ne refoulent dans sa propriété.
5. Il convient de restreindre les risques significatifs de débordement sur les ruisseaux et réseaux d'égouttage situés en aval. Pour ce faire, compte tenu des surfaces qui seront rendues imperméables, l'exploitant doit prévoir une capacité de stockage suffisante entre évènements pluvieux et ce, en tenant compte d'un débit de fuite. Le débit de fuite maximum admissible est de **5 litres/sec/ha**.
6. L'exploitant met en œuvre toute technique visant à réutiliser, infiltrer ou réguler les eaux usées et de ruissellement. Ce tamponnement peut être réalisé, selon la topographie et la nature du sol, par des techniques qui privilégient l'infiltration (noues engazonnées, fossés d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration, dalles gazon, limitation des zones imperméabilisées, etc) ou, à défaut, par des bassins de stockage, des citernes avec trop-plein décalé (citernes d'eau de pluie comprenant un volume tampon permettant de recueillir un débit important en cas d'orage intense), des toitures stockantes,...

Concernant la quantité d'eau :

Pour le bassin d'orage Nord-Est dont les caractéristiques prévues sont :

- Volume : 14 400 m³ ;
- Diamètre de sortie : 200 mm ;
- Diamètre trop plein : 700 mm.

Le diamètre de sortie est de 200 mm. Il permet de respecter un débit de 5 litres/sec/ha. Afin de limiter le débit dans le cours d'eau, ce diamètre doit être respecté et ne peut être plus grand. Tenant compte que les eaux issues d'une surface de 47,39 ha (dont 36,10 ha de surface imperméable) sont dirigées vers ce bassin d'orage, le volume de 14 400 m³ est correct.

Un séparateur d'hydrocarbure est prévu.

Pour le bassin d'orage Est :

Le volume est au minimum de 5 000 m³.

La vanne d'ajutage doit être réglée pour limiter le débit de fuite à 5 litres/sec/ha.

Un débourbeur-séparateur d'hydrocarbure est prévu.

Pour le bassin d'orage Ouest :

Le volume est au minimum de 650 m³.

Un débourbeur-séparateur d'hydrocarbure est prévu.

7. Les déversements d'eaux non usées dans les cours d'eau de 2^{ème} et 3^{ème} catégories doivent faire l'objet d'une autorisation préalable du Collège provincial (article 27 du Règlement provincial sur les cours d'eau non navigables).

La demande d'autorisation peut être faite avant, pendant ou après la demande de permis.

Une demande d'autorisation doit être introduite par l'exploitant auprès de HAINAUT INGENIERIE TECHNIQUE - rue Saint-Antoine 1 à 7021 HAVRE, et accompagnée d'un dossier comprenant (en 4 exemplaires):

- o des plans avec l'indication précise de l'emplacement du (des) points de déversement ;
 - o une note indiquant la quantité et la nature de l'eau à rejeter ainsi que la description des dispositifs ou appareils utilisés ;
 - o une note démontrant que le débit de fuite maximum admissible sera respecté ;
 - o la preuve que l'exploitant est propriétaire du terrain où passeront les fossés ou conduites amenant l'eau dans le cours d'eau, ou à défaut l'accord écrit du propriétaire.
8. La bonne gestion du cours d'eau (entretien,...) implique un passage de 5 m le long du cours d'eau, distance mesurée à partir de la crête de la berge du cours d'eau vers l'intérieur des terres. Pour cette raison, il est donc recommandé de ne pas construire dans les 5 mètres à partir de la crête de la berge. Cette distance est également souhaitable en ce qui concerne la stabilité des berges et des constructions.
 9. La Province de Hainaut doit pouvoir accéder au cours d'eau (visite du cours d'eau,...) moyennant respect des règles de sécurité de l'aéroport (contrôles d'accès,...).
 10. Le long du cours d'eau, les clôtures sont établies de façon qu'elles ne puissent pas créer une entrave au passage du matériel utilisé pour l'exécution des travaux de curage, d'entretien et de réparation aux cours d'eau. Les clôtures se trouvent à une distance de 0,75 à 1 m du cours d'eau, distance mesurée à partir de la crête de la berge du cours d'eau vers l'intérieur des terres.
 11. Afin de ne pas acidifier le sol et l'eau, les plantations de résineux ne sont pas autorisées à moins de 6 m des cours d'eau.
 12. Selon le droit rural, les plantations d'arbres de haute tige ne sont pas autorisées à moins de 2 m de part et d'autres de la crête de la berge. Cette distance est ramenée à 50 cm pour les autres arbres et haies vives.
 13. Vu la proximité du cours d'eau, l'exploitant prend les dispositions qui s'imposent pour assurer la stabilité de son bien et en assumer seul la charge sans recours possible.
 14. L'exploitant tiendra compte des remarques de la Commune Les Bons Villers exprimées lors de l'enquête publique;

10. SOLS – SOUS-SOLS

1. Il sera établi, via un organisme disposant de toutes les agrégations nécessaires, une méthodologie d'analyse scientifiquement éprouvée afin de doser les retombées éventuelles d'hydrocarbures liées à l'activité aérienne et procéder à des analyses spécifiques aux endroits adéquats à proximité du site aéroportuaire.
2. Le plan d'assainissement E1892.3 réalisé par la société SGS Belgium est approuvé.
3. L'exploitant respectera les conditions émises par la Direction de l'Assainissement des Sols dans son avis, à savoir :

Dispositions particulières relatives aux actes et travaux d'assainissement ainsi qu'aux mouvements de terres pollués liés aux travaux d'aménagement

Article 1^{er}

Le projet d'assainissement relatif au terrain localisé rue des Fusillés, 8 à 6040 JUMET (CHARLEROI) sur une partie des parcelles cadastrées CHARLEROI 23ème division, section C, n°270 A 2, 270 3, 270 E, tel que présenté par la société SOWAER SA, ci-après dénommée « le demandeur », est mis en œuvre moyennant le strict respect des indications reprises dans le projet d'assainissement et des dispositions mentionnées ci-dessous, lesquelles, en cas de contradiction avec les indications figurant dans le projet d'assainissement, prévalent sur ces dernières.

Article 2. Suivi et contrôle des actes et travaux d'assainissement

Les travaux sont accomplis sous la surveillance d'un expert agréé en gestion des sols pollués de catégorie 2¹.

Article 3. Délais de mise en œuvre et de réalisation des actes et travaux d'assainissement

§1^{er}. Les travaux débutent dans les 6 mois à dater de la délivrance du permis unique et sont achevés dans un délai de 3 mois, selon le planning prévisionnel détaillé dans le projet d'assainissement.

Ce délai peut être prolongé, sur demande motivée du demandeur ou à son initiative, sur base d'éléments pertinents, notamment dans le cas où les objectifs d'assainissement ne sont pas atteints.

§2. La date du début des travaux, les identités de(s) l'entrepreneur(s) chargé(s) de leur réalisation et de l'expert agréé chargé du suivi sont, dès leur désignation et au plus tard huit jours ouvrables avant de démarrage des travaux, communiquées à l'attention de la directrice de la Direction de l'Assainissement des Sols ainsi qu'à l'attention du fonctionnaire dirigeant la Direction de Charleroi du Département de la Police et des Contrôles « DPC »².

Article 4. Actes et travaux d'assainissement et d'aménagement

§1. Actes et travaux d'assainissement

Les actes et travaux visés par le projet sont principalement les suivants :

- 4) travaux préparatoires : préparation des accès et sécurisation de la zone de travaux et localisation des impétrants ;
- 5) excavation de la tache de pollution en tétrachlorométhane, stockage temporaire puis évacuation des terres polluées vers un centre de traitement ou une installation autorisée ; si nécessaire, installation d'une pompe en fond de fouille avec traitement des eaux par charbon actif avant rejet dans le ruisseau du Tintia (via une des chambres de visites présente à proximité de la fouille) ;

¹ Liste disponible sur <http://dps.environnement.wallonie.be>

² DPC – Direction de Charleroi, Monsieur Olivier Felix, Rue de l'Ecluse, 22, 6000, Charleroi – téléphone : 071/65 47 00, fax : 071/65 47 11

6) remblayage de la fosse d'excavation au moyen de terres issues du « remblai 2 ».

§2. Objectifs d'assainissement

Les actes et travaux visés au §1er sont mis en œuvre afin d'atteindre les objectifs tels qu'établis par le demandeur dans le projet d'assainissement, lesquels doivent permettre d'atteindre le niveau de qualité exigé par le décret en matière de santé humaine et de protection de l'environnement.

Les objectifs d'assainissement sont fixés en parois et fond de fouille aux valeurs suivantes :

Polluants	Objectifs d'assainissement [mg/kg MS]
tétrachlorométhane	0.1

§3. Mouvements de terre

Toute opération qui aurait pour conséquence de modifier le niveau de pollution des sols et de permettre de les éliminer d'une façon moins contraignante ou de rendre plus difficile la dépollution par le mélange de sols plus ou moins pollués ou de structures différentes est interdite. Cette interdiction ne vaut pas si un traitement autorisé requiert un tel mélange.

Toutes les superficies destinées à accueillir des sols en transit sont conçues et réalisées de manière :

- c) à éviter la dispersion des particules et/ou des polluants vers les sols, les eaux souterraines et l'air ambiant ;
- d) limiter adéquatement les inconvénients, pour le voisinage, qui pourraient résulter de l'existence et de l'exploitation de ce dépôt.

Toute opération autre que les actes et travaux d'assainissement visés à l'article 4§ 1er, réalisée dans le cadre du projet d'aménagement, et entraînant le remaniement ou l'excavation de sols pollués doivent faire l'objet d'un suivi par l'expert agréé qui assurera la traçabilité des mouvements de sols pollués, la compatibilité de leur destination et, au terme des travaux, intégrera ces mouvements et l'actualisation des valeurs particulières dans le projet de certificat visé à l'article 6.

Dans le cadre de ces mouvements de sols pollués inhérents au projet d'aménagement, il sera veillé :

- au respect du principe de non-aggravation de la pollution ;
- à l'évacuation des terres polluées non réutilisées au droit du terrain, en camion semi-remorque bâché, par un transporteur dûment agréé/enregistré vers un centre de traitement ou une installation dûment autorisée ;

§4. Mesures de sécurité

Les mesures de sécurité suivantes sont prescrites au droit du « remblai 1 » :

- interdiction d'implanter tout bâtiment et toute conduite d'eau ;

- maintien du couvert végétal présent ;
- limitation d'accès.

§5. Air, charroi et propreté

L'entrée et la sortie du chantier sont conçues et réalisées de manière à permettre un contrôle efficace des arrivages, des évacuations et à éviter les encombrements de circulation.

Le chantier et ses équipements sont maintenus en permanence en bon état d'entretien, de fonctionnement et de propreté.

Le nettoyage des abords du chantier qui seraient accidentellement souillés par des déchets vagabonds du fait des travaux incombe au demandeur. Ce nettoyage intervient de manière régulière.

Les voiries publiques avoisinantes le chantier sont nettoyées chaque fois que cela s'avère nécessaire ou à la demande des autorités communales.

Les opérations de manutention, les installations de manipulation, transvasement et transport des terres excavées doivent être prévues en vue d'éviter l'envol de poussières et la dispersion des polluants. Les camions quittant le terrain sont bâchés. Les pneumatiques des engins de chantier sont nettoyés en sortie de chantier.

§6. Bruit

Le demandeur prend toute disposition utile afin de respecter les conditions visées au Chapitre VII de l'arrêté du Gouvernement wallon 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Plus précisément, afin de minimiser les éventuelles nuisances acoustiques du fait de la mise en œuvre de l'assainissement, il y a lieu de n'autoriser l'exploitation des activités d'assainissement exclusivement de 7h00 à 17h00. Les samedis, dimanches et les jours fériés, ces activités sont exclues.

§7. Pollution du sol

Des kits d'intervention en cas d'accidents sont présents sur le chantier de construction et de dépollution et permettent d'absorber au minimum 25 litres d'hydrocarbures. Ils n'absorbent pas l'eau.

Article 5. Suivi de la qualité des actes et travaux d'assainissement

§1er. Les prises d'échantillons sont effectuées sous la responsabilité de l'expert agréé et conformément au CWEA (Compendium Wallon des Méthodes d'Échantillonnage et d'Analyse).

§2. Les analyses sont réalisées par un laboratoire agréé en vertu des dispositions du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols et selon les modalités du CWEA ;

§3. Le nombre d'échantillons de contrôle en fond de fouille et de parois s'établit conformément aux mesures de validation pour l'excavation définies dans le guide de référence pour l'évaluation finale (GREF).

Article 6. Evaluation finale

Dans les soixante jours qui suivent la fin de l'ensemble des actes et travaux d'assainissement et des travaux d'aménagement impliquant des mouvements de terres, le demandeur transmet à l'attention de la Directrice de la Direction de l'Assainissement des Sols ainsi qu'au fonctionnaire visé à l'article 3 §2 un rapport d'évaluation finale conforme au CWBP comprenant notamment la démonstration de l'atteinte des objectifs d'assainissement et une proposition de certificat de contrôle du sol (CCS) par parcelle concernée.

Article 7. Dispositions particulières

Le respect des dispositions particulières relatives à l'assainissement et au mouvement de terres pollués dans le cadre de l'aménagement ne préjudicent pas à l'obligation, pour le demandeur, de se conformer aux dispositions éventuellement imposées par d'autres réglementations.

De même, elles ne libèrent pas le demandeur des responsabilités liées à l'évolution du site ou à l'existence ou à l'apparition de pollutions à l'extérieur de celui-ci.

Le demandeur est également tenu de prendre les mesures idoines en vue d'obvier aux risques, dangers et nuisances que la mise en œuvre du processus d'assainissement pourrait occasionner pour la santé de l'homme et pour l'environnement en général.

En outre, le respect des prescriptions décrites ne préjudicie en rien au droit des tiers d'obtenir du demandeur ou de ses sous-traitants réparation des dommages causés en violation du devoir général de prudence.

4. Les travaux de remaniement des remblais contaminés seront suivis par un expert agréé en gestion des sols pollués afin d'assurer la traçabilité des terres polluées, leur comptabilité et leur destination.

11. DOMAINE ECONOMIQUE ET SOCIAL

1. Les efforts seront poursuivis afin d'amplifier les retombées en matière d'emplois locaux, notamment par la prise de contacts privilégiés avec les opérateurs locaux actifs en matière d'emploi.

2. Des indicateurs de suivi des effectifs et des retombées économiques (directs, indirects, induits et catalysés) seront mis en place.

3. La communication avec les riverains et l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) sera favorisée au mieux.

Article 5. Le présent permis est accordé pour un terme expirant le 27 juillet 2025 en ce qu'il tient lieu de permis d'environnement et pour une durée illimitée en ce qu'il tient lieu de permis d'urbanisme.

Article 6. Le présent permis est exécutoire selon les dispositions de l'article 46 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Article 7. Le permis est périmé si les travaux n'ont pas été commencés de manière significative dans les trois ans à compter du jour où le permis devient exécutoire conformément à l'article 46 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Par dérogation à l'alinéa précédent et sans préjudice de l'article 55, § 3, du même décret lorsqu'une sûreté est imposée conformément à l'article 55, § 1er, du décret ce délai commence à courir à partir :

- 1° du jour suivant l'expiration du délai de recours contre la décision prévue à l'article 95, § 2, du décret ;
- 2° du lendemain de la notification qui est faite au demandeur de la décision rendue sur recours ou, à défaut, du lendemain du délai qui était imparti à l'autorité de recours pour envoyer sa décision en vertu de l'article 95, § 7, du décret.

La péremption s'opère de plein droit. Toutefois, à la demande de l'exploitant, le permis est prorogé pour une période de cinq ans. Cette demande est introduite trente jours avant l'expiration du délai de péremption visé aux alinéas précédents.

La prorogation est accordée par l'autorité qui était compétente en première instance pour délivrer le permis dont la prorogation est demandée.

Article 8. L'exploitant est tenu :

- 1° de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire ou remédier aux dangers, nuisances et inconvénients de l'établissement ;
- 2° de signaler immédiatement à l'autorité compétente tout cas d'accident ou d'incident de nature à porter préjudice aux intérêts visés à l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
- 3° de fournir toute l'assistance nécessaire pour permettre aux Fonctionnaires et agents compétents de mener à bien leurs actions visées à la partie VIII du volet décretaal du livre 1er du code de l'environnement ;
- 4° de conserver, sur les lieux même de l'établissement où à tout endroit convenu avec l'autorité compétente, l'ensemble des permis ou déclarations en vigueur, toutes décisions prescrivant des conditions complémentaires d'exploitation, ainsi que le registre des modifications intervenues et la liste des incidents et accidents visés au 2° ;
- 5° de conserver également aux mêmes lieux, tous les rapports, certificats et procès verbaux émanant d'organisme de contrôle, de visiteurs ou d'experts, et ayant trait à la sécurité ou la salubrité publique ;
- 6° d'informer l'autorité compétente et le Fonctionnaire technique de toute cessation d'activité au moins 10 jours avant cette opération sauf cas de force majeure ;

- 7° de remettre le site, en fin d'exploitation, dans un état satisfaisant au regard de la protection de l'homme et de l'environnement ;
- 8° de porter à la connaissance de l'autorité compétente, du collège communal et du Fonctionnaire technique, au moins 15 jours à l'avance, la date fixée pour la mise en œuvre du permis.

Article 9. Toute transformation ou extension d'un établissement de classe 1 ou de classe 2 qui ne consiste pas en :

- 1° le déplacement de l'établissement ;
- 2° la transformation ou l'extension de l'établissement entraînant l'application d'une nouvelle rubrique de classement autre que de classe 3 ou étant de nature à aggraver directement ou indirectement les dangers, nuisances ou inconvénients à l'égard de l'homme ou de l'environnement, et affectant le descriptif ou les plans annexés au permis ou encore une source d'émission de gaz à effet de serre spécifiés ;

doit être consignée par l'exploitant dans un registre.

Tous les ans, à la date anniversaire du présent arrêté et pour autant que l'établissement ait subi des transformations ou extensions, l'exploitant envoie une copie de la liste des transformations ou extensions intervenues au cours de l'année écoulée au Fonctionnaire technique et au Collège communal de la commune sur le territoire de laquelle est situé l'établissement, et à l'organisme désigné si la transformation ou l'extension affecte notablement une source d'émission de gaz à effet de serre spécifiés.

Article 10. L'exploitant est tenu de notifier à l'autorité compétente son intention de céder l'exploitation de son établissement, en tout ou en partie, à une tierce personne. Le cessionnaire est tenu de signer conjointement la notification, en confirmant par écrit avoir pris connaissance du permis, poursuivre la même activité et accepter les conditions fixées dans le présent permis.

Article 11. Sans préjudice des poursuites pouvant être exercées en vertu du Code pénal, les contraventions au présent arrêté seront constatées et punies conformément à la Partie VIII - *Recherche, constatation, poursuite, répression et mesures de réparation des infractions en matière d'environnement* - des dispositions décrétales et réglementaires du Livre 1er du Code de l'Environnement.

Article 12. Un recours en annulation pour violation des formes soit substantielles, soit prescrites à peine de nullité, peut être porté devant le Conseil d'Etat contre la présente décision par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt.

Le Conseil d'Etat, section administration, peut être saisi par requête écrite, signée par l'intéressé ou par un avocat, et ce dans les 60 jours à dater de la notification ou de la publication de la présente décision.

- à la DGO3 - DEE – DIRECTION DES EAUX DE SURFACE, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
- à la DGO3 - DEE – DIRECTION DES EAUX SOUTERRAINES DE NAMUR, Avenue Reine Astrid n° 39 à 5000 NAMUR ;
- à la DGO3 - DNF - DIRECTION EXTÉRIEURE DE MONS, Rue Achille Legrand n° 16 à 7000 MONS ;
- à HAINAUT INGENIERIE TECHNIQUE, rue Saint Antoine n° 1 à 7021 HAVRE/MONS ;
- au PÔLE ENVIRONNEMENT – CESW, Rue du Vertbois n° 13 bte c à 4000 LIEGE ;
- au SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS - DGTA BRUXELLES, City Atrium - Rue du Progrès n° 56 à 1210 BRUXELLES ;
- à la ZONE DE SECOURS HAINAUT-EST, Rue de la Tombe, n° 112 à 6001 MARCINELLE/CHARLEROI ;
- à la DGO3 - DPC - Direction extérieure de Charleroi, Rue de l'Ecluse n° 22 à 6000 CHARLEROI.

Namur, le **25 OCT. 2018**

Le Ministre-Président

Willy BORSUS

*La Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Egalité des chances, de la Fonction publique
et de la Simplification administrative*


Aida GREOLI

*Le Ministre de l'Economie, de l'Industrie, de la Recherche, de l'Innovation, du Numérique, de
l'Emploi et de la Formation*


Pierre-Yves JEHOLET

Article 13. Dans les 10 jours qui suivent l'adoption de la décision cette dernière fait l'objet d'un avis - conforme aux dispositions de l'article D.29-22, § 2, alinéa 4, du livre 1er du code de l'environnement - affiché durant vingt jours aux endroits habituels d'affichage et, de manière parfaitement visible, sur le bien concerné par le projet.

Article 14. La décision est notifiée :

1. En expédition conforme et par envoi recommandé :
 - à la S.A. SOWAER, avenue des dessus-de-Live n° 8 à 5101 LOYERS/NAMUR ;
 - au Collège communal de et à 6000 CHARLEROI ;
 - au Collège communal de et à 6180 COURCELLES ;
 - au Collège communal de et à 6220 FLEURUS ;
 - au Collège communal de et à 6140 FONTAINE-L'EVEQUE ;
 - au Collège communal de et à 6210 LES BONS VILLERS ;
 - au Collège communal de et à 6150 ANDERLUES ;
 - au Collège communal de et à 5140 SOMBREFFE ;
 - au Fonctionnaire technique de la Direction extérieur de la Direction des Permis et Autorisation de Charleroi – rue de l'Ecluse, 22 bte 5 à 6000 Charleroi ;
 - au Fonctionnaire délégué de la Direction de Hainaut II – rue de l'Ecluse, 22 bte 1 à 3 à 6000 CHARLEROI.

2. En copie libre et par pli ordinaire :
 - à BELGOCONTROL- SERVICE URBANISME S.A., Tervuursesteenweg, n° 303 à 1820 STEENOKKERZEEL ;
 - à la CCATM DE CHARLEROI, Place Destrée n° 1 à 6000 GILLY ;
 - au Pôle Aménagement du Territoire - CESW, Rue du Vertbois n° 13 bte c à 4000 LIEGE ;
 - à la DGO1 - D.142 - DIRECTION DES ROUTES DE CHARLEROI, Rue de l'Ecluse n° 22 bte 6-8 à 6000 CHARLEROI ;
 - à la DGO2 - DÉPARTEMENT DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS, Boulevard du Nord n° 8 à 5000 NAMUR ;
 - à la DGO3 - DEE - DIRECTION DES RISQUES INDUSTRIELS, GÉOLOGIQUES ET MINIERS, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
 - à la DGO3 - DEE - DIRECTION PRÉVENTION POLLUTIONS, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR(Jambes) ;

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings

C. DI ANTONIO

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Energie, du Climat et des Aéroports

Jean-Luc CRUCKE

La Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives

Valérie DE BUE

Le Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région

René COLLIN

**Copie certifiée
conforme à l'original**

