

Procès-verbal du Comité d'accompagnement de l'aéroport de Charleroi du 1^{er} avril 2019

Présents :

- Madame **Bénédicte GRANDGAGNAGE**, représentante effective du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- Monsieur **Patrick LAMBRECHTS**, représentant effectif de BSCA
- Monsieur **Amaury CAPRASSE**, représentant suppléant de BSCA
- Monsieur **Luc VUYLSTEKE**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Stéphane CHERTON**, représentant suppléant de la SOWAER
- Monsieur **Frédéric DEFRISE**, représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **Michaël JACQUEMAIN**, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- Madame **Anne MATHELART**, représentant suppléant de la Ville Les Bons Villers
- Monsieur **Michel LONGUEVILLE**, représentant effectif de la Ville de Sombreffe
- Madame **Séverine LACOUR**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi

Excusé :

- Monsieur **Gianni GALLUZZO**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Evêque

Absents :

- Madame **Caroline TAQUIN**, représentante effective de la Ville de Courcelles
- Monsieur **Annibale MOSCARIELLO**, représentant effectif de la Ville d'Anderlues

Début de la réunion : 9h15.

1. Mise en place du Comité et désignation du Président

La réunion débute par une intervention de Madame Bénédicte Grandgagnage qui souhaite excuser Monsieur le Ministre retenu au Gouvernement wallon et remercier l'ensemble des membres pour leur présence.

Pour rappel, le Comité d'accompagnement est un lieu de communication et d'échange d'information entre les parties, les représentants des différentes communes étant les relais vers les riverains.

Le Président du Comité devant être désigné parmi les représentants des communes participant au Comité, il est procédé au vote. Monsieur Frédéric Defrise, représentant effectif de la Ville de Charleroi, seul candidat au poste, est élu à l'unanimité.

2. Présentation par BSCA : situation actuelle et développement de l'aéroport

Monsieur Patrick Lambrechts expose la situation actuelle de l'aéroport ainsi que les différents projets de développement à court et moyen terme.

Mesdames et Messieurs les membres du Comité trouveront les détails de cette présentation en annexe du présent procès-verbal.

Questions relatives à ce point :

- Monsieur Michaël Jacquemain souhaite avoir plus de précisions quant au nombre annoncé de 4 gros porteurs à l'horizon 2026.

Monsieur Patrick Lambrechts précise qu'il s'agit d'une estimation basée sur l'expérience actuelle avec la compagnie Air Belgium. Pour l'instant 4 avions sont effectivement basés à Charleroi mais ne volent pas (sauf occasionnellement pour d'autres compagnies). Toutefois, Air Belgium reprendra ses activités courant de cette année avec 2 avions. A terme, les 4 avions pourraient donc être utilisés.

Monsieur Lambrechts précise également que le développement de l'activité « gros porteurs » ne peut aller de pair qu'avec un développement des infrastructures aéroportuaires.

- Monsieur Michaël Jacquemain pose également une question par rapport au plan mobilité envisagé lorsque la ligne aéroport/gare Fleurus sera fonctionnelle. En effet, la Ville de Fleurus ne reçoit que très peu d'informations de la part de la SNCB et craint qu'il y ait plus de circulation et de parkings sauvages.

BSCA n'a toutefois pas plus d'informations à ce niveau, ses contacts ne concernant que le projet de navettes entre l'aéroport et la gare de Fleurus (via TEC).

Monsieur Jacquemain souligne qu'il serait peut-être nécessaire que tous les acteurs liés à la cause se rencontrent afin de s'assurer que le projet se fasse de façon concertée.

BSCA sera attentif à cette problématique.

3. Présentation par la Sowaer des mesures d'accompagnement et de l'outil DIAPASON

Monsieur Stéphane Cherton explique les différents plans de bruit déterminés par le Gouvernement wallon (Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) et Plan de Développement à Long Terme (P.D.L.T.)) ainsi que les mesures d'accompagnement en faveur des riverains s'y rapportant.

L'outil DIAPASON, dispositif d'information et d'analyse des procédures aéronautiques et sonores, est également présenté. Celui-ci permet la vérification du respect des trajectoires des aéronefs et une surveillance continue de l'impact sonore dans les zones de faible densité de population.

Les détails de cette présentation se trouvent également en annexe du présent procès-verbal.

Questions relatives à ce point :

- Par rapport à la date butoir du 13 juillet 2004, date après laquelle les mesures d'accompagnement ne peuvent plus être octroyées aux propriétaires d'un bien, Monsieur Michaël Jacquemain souhaite savoir si cette condition est maintenue dans le cadre d'une succession => non car les héritiers sont tenus de toutes les obligations du défunt et dispose de tous ses droits. Les droits que ce dernier tirait des mesures d'accompagnement se transmettent donc à ses héritiers.

4. Arrêté du Gouvernement wallon relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs relevant de la Région wallonne

Monsieur Luc Vuylsteke informe le Comité que l'arrêté relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs relevant de la Région wallonne a été adopté par le Gouvernement wallon en 3^{ème} lecture ce 21 mars 2019.

Celui-ci permettra d'assurer, dès sa publication au Moniteur, le contrôle du respect des normes de bruit et les sanctions qui y sont liées, l'autorité sanctionnatrice étant le SPW.

Mesdames et Messieurs les membres du Comité trouveront en annexe du présent procès-verbal l'arrêté du 29 janvier 2004 ainsi que l'arrêté modifiant ce dernier.

Questions relatives à ce point :

- Monsieur Michel Longueville souhaite savoir si un reporting des sanctions appliquées sera disponible => Oui, celui-ci sera fait par le SPW et diffusion en sera faite au Comité.

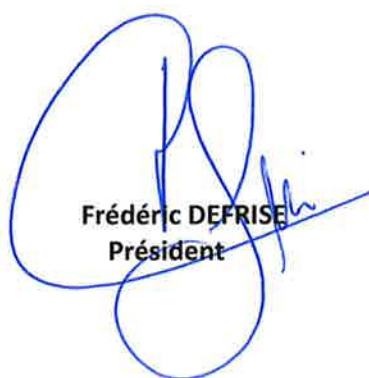
5. Divers

- Suite à la réception d'un courrier émanant d'un groupe de 6 habitants de la commune de Sombreffe, Monsieur Michel Longueville souhaiterait quelques informations complémentaires en ce qui concerne :
 - Les arrivées après 23h00 => Monsieur Lambrechts précise que celles-ci ne sont bien entendu pas souhaitées. Un avion fait en moyenne 3 à 4 départs/jour, avec une rotation au sol de 25 min (45 min lorsqu'il y a un changement d'équipage). De ce fait, le moindre problème rencontré, non imputable à la compagnie, engendre un retard au niveau horaire.
BSCA est tenu de justifier tout retard de plus d'une minute.
Monsieur Luc Vuylsteke souligne également que 35% des retards se situent avant 23h15 et 57% avant 23h30.
 - La perception du bruit lorsque la piste sera allongée => Monsieur Stéphane Cherton précise que cela n'engendrera pas de différence au niveau de la commune de Sombreffe.
 - Le non-respect des trajectoires => Monsieur Stéphane Cherton explique que le trafic aérien est géré par SKEYES (anciennement Belgocontrol) et chaque trajectoire inhabituelle fait l'objet d'une enquête de leur part. En général, la majorité de ces trajectoires est justifiée par des raisons de sécurité aérienne.
En 2018, il y a eu en moyenne 0,6/jour trajectoires inhabituelles pour les départs et 1,25/jour pour les arrivées.
 - La révision du PEB en 2019 : tiendra-t-elle compte de l'allongement de la piste ? => Oui, la prochaine révision du PEB tiendra effectivement bien compte de l'allongement de la piste, le permis ayant été accordé. Il y a aura donc plus que probablement une modification du PEB actuel.

Monsieur Stéphane Cherton informe Monsieur Longueville qu'il se tient à la disposition du riverain auteur du courrier s'il souhaite de plus amples renseignements. De même, une présentation DIAPASON peut être organisée en comité restreint pour focaliser l'information au territoire de la commune de Sombreffe.

- Interpellation d'un riverain de la commune de Fleurus chez qui des analyses de légumes ont été menées. Il en ressort qu'aucune méthode n'est validée pour l'interprétation des résultats. Monsieur Michaël Jacquemain souhaite savoir ce qu'il en est.
Monsieur Stéphane Cherton explique que ces analyses ont été réalisées suite à une recommandation reprise dans le cadre de l'Etude d'incidences et que la méthode employée à cette époque ne permettait effectivement pas d'interpréter les résultats obtenus en lien avec l'activité de l'aéroport.
Actuellement, la Sowaer est en contact avec l'ISSEP afin de mettre en place une méthode scientifiquement éprouvée pour le calcul des retombées d'hydrocarbures. A cet effet, 6 jauges seront prochainement installées et devraient être opérationnelles courant du mois de mai. Il y aura 2 jauges de référence + 2 jauges installées côté décollages et 2 côté atterrissages.
- Madame Anne Mathelart fait état de l'inquiétude des habitants de Wayaux qui craignent d'être plus impactés au niveau du bruit suite au développement de l'aéroport => en principe, la perception du bruit ne devrait pas changer, mais afin d'avoir une vision précise quant à la localisation du village de Wayaux, Monsieur Stéphane Cherton propose également une visualisation DIAPASON.
- Monsieur le Président interpelle le Comité quant à l'article 6 §2 de l'arrêté portant création d'un comité d'accompagnement : « le comité se réunit au moins deux fois par an à l'initiative de son président ». Il est convenu d'un commun accord que la deuxième réunion se tiendra courant du dernier trimestre 2019, la date restant à préciser.
De même, l'arrêté fait mention qu'une information générale destinée à l'ensemble de la population concernée soit effectuée une fois par an par le Comité d'accompagnement => Monsieur Luc Vuylsteke propose que la Sowaer réfléchisse à ce point afin de définir le moyen de communication le plus adéquat.

Fin de la réunion : 11h30.



Frédéric DEFRISE
Président



Séverine LACOUR
Secrétaire



BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.



COMITÉ D'ACCOMPAGNEMENT

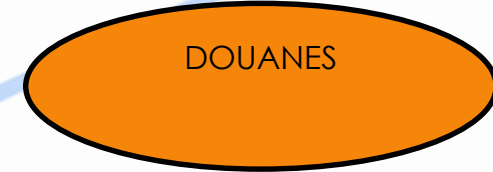
Réunion du 1^{er} avril 2019



Table des matières

1. L'aéroport et ses partenaires
2. Historique
3. Evolution de l'aéroport
 - A. Croissance du nombre de passagers transportés
 - B. Atouts de l'aéroport
1. Projets à court et à moyen terme
 - A. Situation actuelle
 - B. Projets à court terme
 - C. Projets à moyen terme
2. Estimation du nombre de passagers et de mouvements à l'horizon 2026
3. Données techniques
 - A. Plan Exposition au bruit
 - B. Plan de développement à long terme
 - C. Mesures d'accompagnement
4. Green Airport
5. Retombées sur l'emploi

1. L'aéroport et ses partenaires



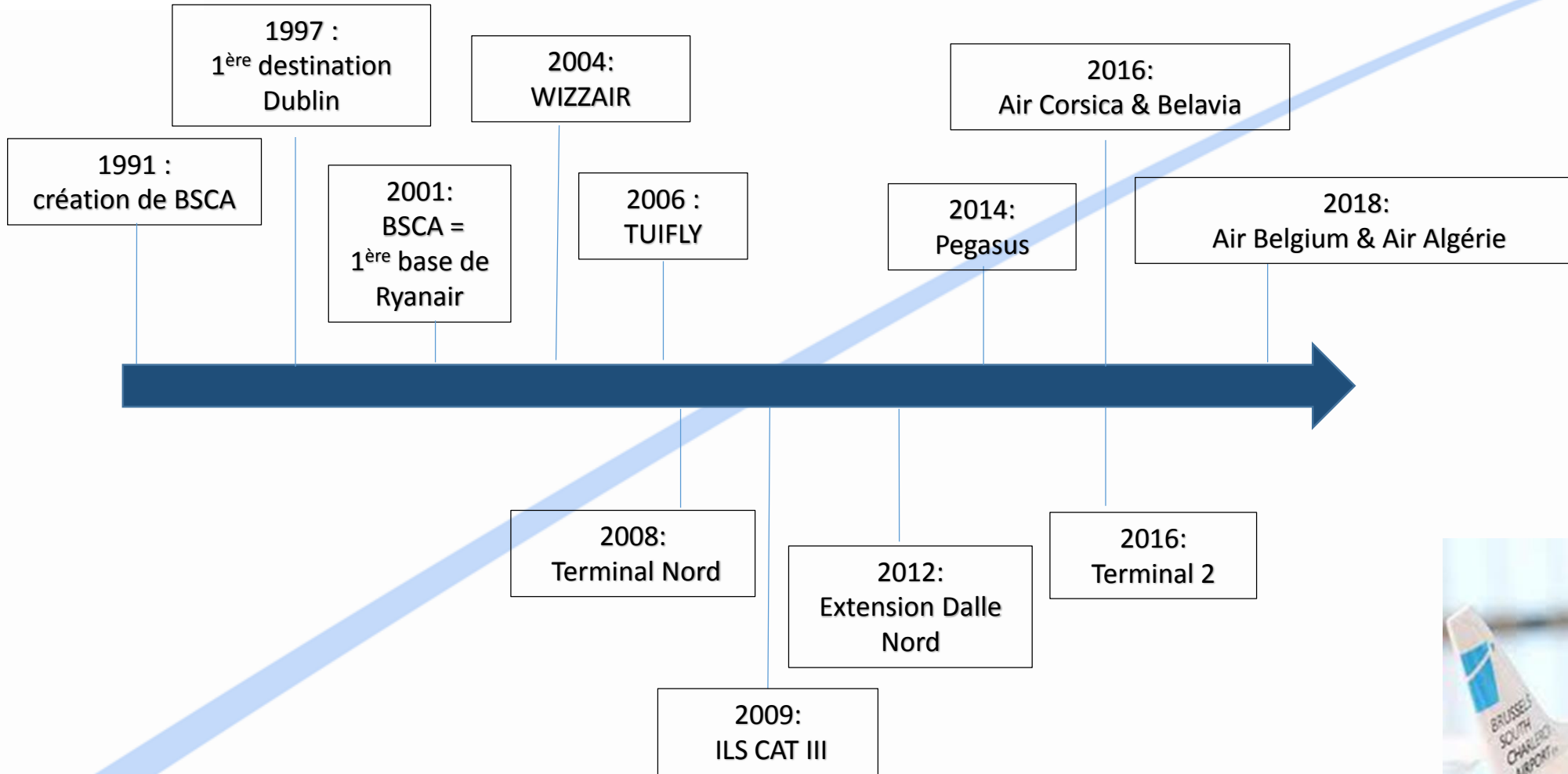
1. L'aéroport et ses partenaires

La SOWAER

- PROPRIETAIRE DES TERRAINS ET DE LA TOTALITE DE L'INFRASTRUCTURE
- Constitution en 2001
- GW actionnaire unique
- 4 missions:
 1. construction et entretien des infrastructures aéroportuaires
 2. installation des équipements de navigation aérienne avec SKEYES
 3. mise en œuvre des zones d'activité économique autour des aéroports
 4. gestion des programmes environnementaux



2. Bref Historique



3. Chiffres et Statistiques – Compagnies Aériennes

RYANAIR



77%

WIZZ
wizzair.com now we can all fly



10%

TUI fly

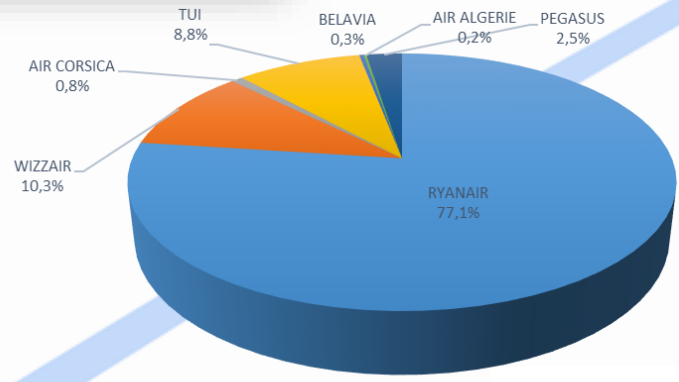


9%

AIR ALGERIE



0,2%



8 compagnies aériennes et 185 destinations directes et indirectes en 2018, 70 vols par jour en moyenne

AIR CORSICA



1%

BELAVIA
Belarusian Airlines



0,3%

PEGASUS AIRLINES



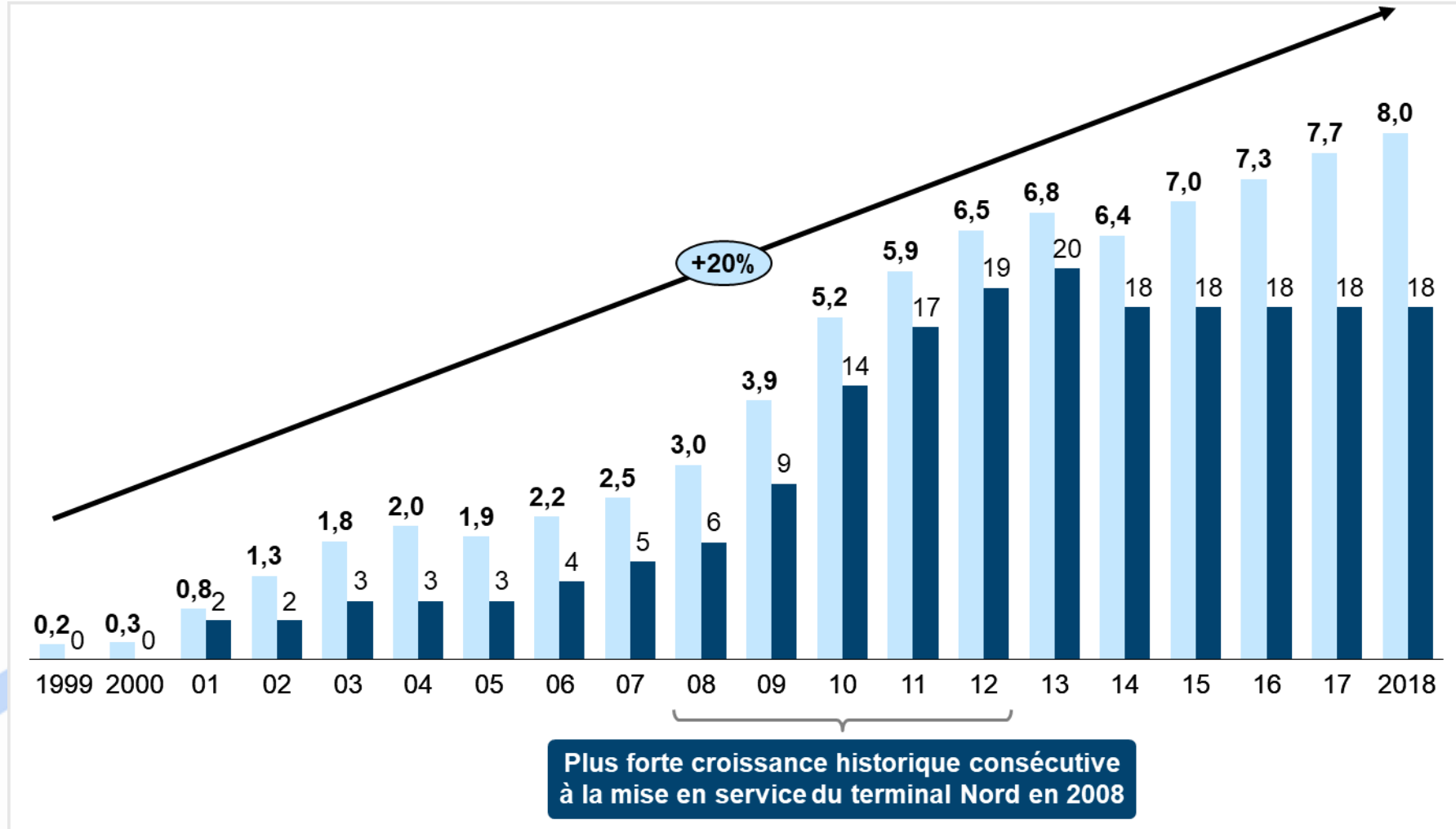
3%

AB AIR BELGIUM



4. Croissance continue du nombre de passagers transportés

- Nombre de passagers
- Nombre d'avions basés





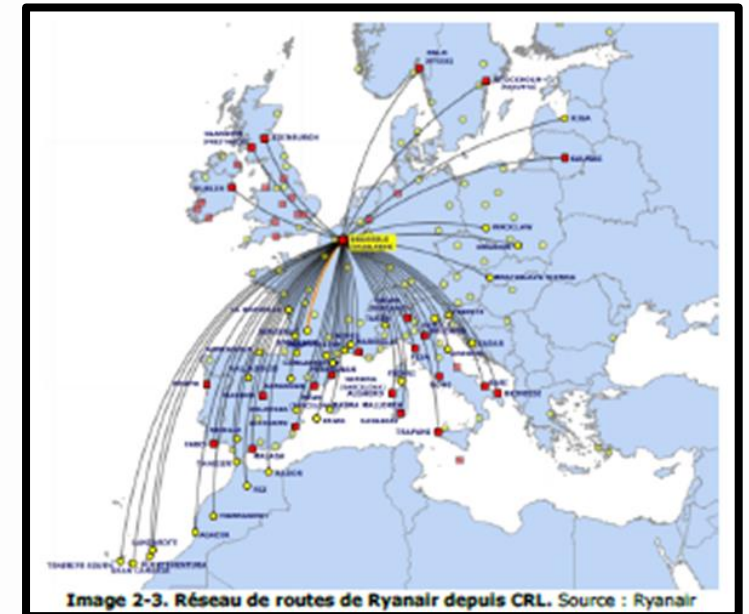
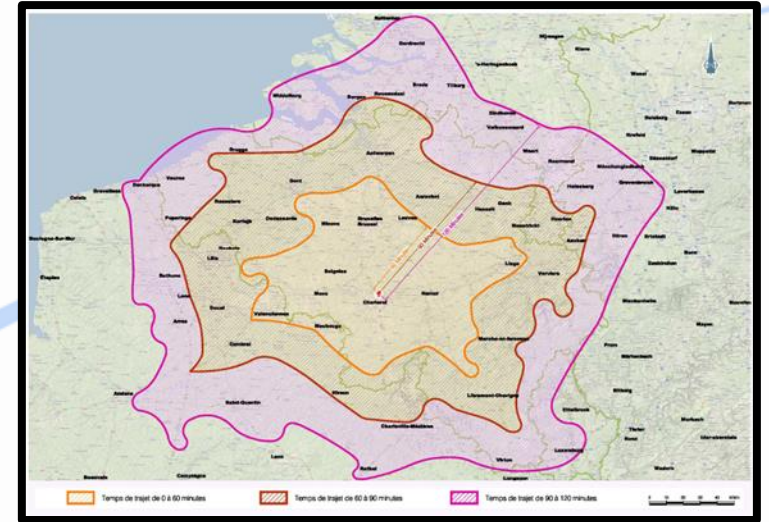
5. Atouts de l'aéroport

→ COMPAGNIES

- Zone de chalandise de 20 millions d'habitants à moins de 2 heures de route
- Base de Charleroi implantée au centre du réseau Ryanair
- Turnaround de 25 minutes
- Peu de bagages perdus (0,25 par 1,000 passagers départ)
- Ponctualité 75 % < 15 minutes / Airport 97 %
- Marché stable

→ PASSAGERS

- Tarifs low costs
- Accès aisé, pas d'embouteillages
- + de 110 navettes vers Bruxelles, Luxembourg, Lille, Gand et Bruges
- 185 destinations
- Rapide et facile
- Nouvelles infrastructures



6. Projets à court & à moyen terme

A. Situation Actuelle

- ✓ Congestion de tous les éléments du process :
 - ✓ check-in,
 - ✓ sûreté,
 - ✓ reprise bagages,
 - ✓ Parking Avions : 22 positions avions pour 19 avions basés.

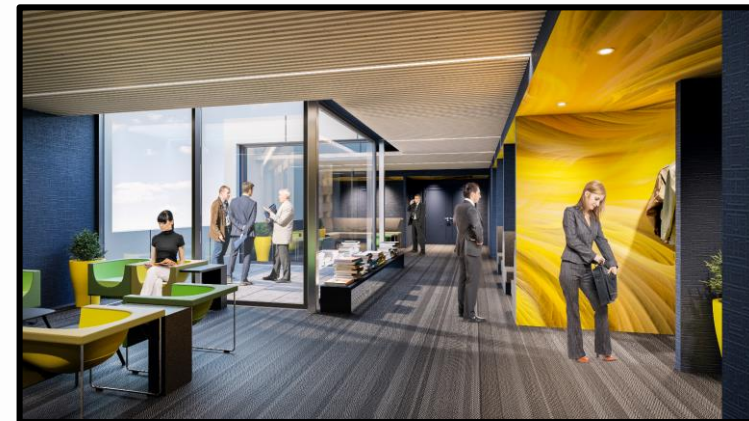
	Actuel T1 – T2	
Check-in	25 + 8 = 33	✗
Contrôle sûreté : lignes RX	8 + 3 = 11	✗
Portes d'embarquement	14 + 3 = 17	✗
Contrôle frontières arrivées (lignes)	6	✗
Contrôle frontières départs (lignes)	6	✗
Carrousels de reprise bagages	3 + 2 = 5	✗
Chutes	34 + 6 = 40	✗
Positions avions au contact	22	✗



B. Projets à court terme

- ✓ Agrandissement de la zone commerciale – juin 2019

Nouvelles surfaces : 2000m²
Foodcourt : 366 places
Terrasse : 166 places





B. Projets à court terme

- ✓ Modification de la zone Commerciale: 2019 - 2020

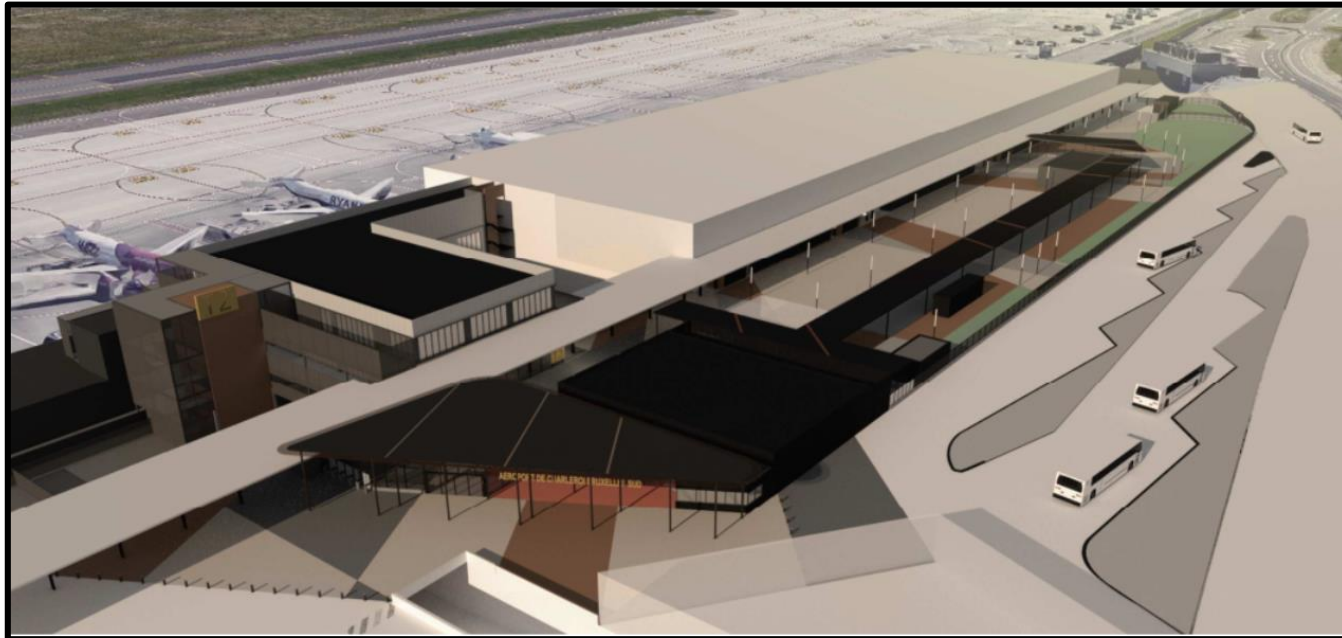




B. Projets à court terme

- ✓ Aménagement de l'esplanade - sécurisation

Esplanade: 2020 - 2021



B. Projets à court terme

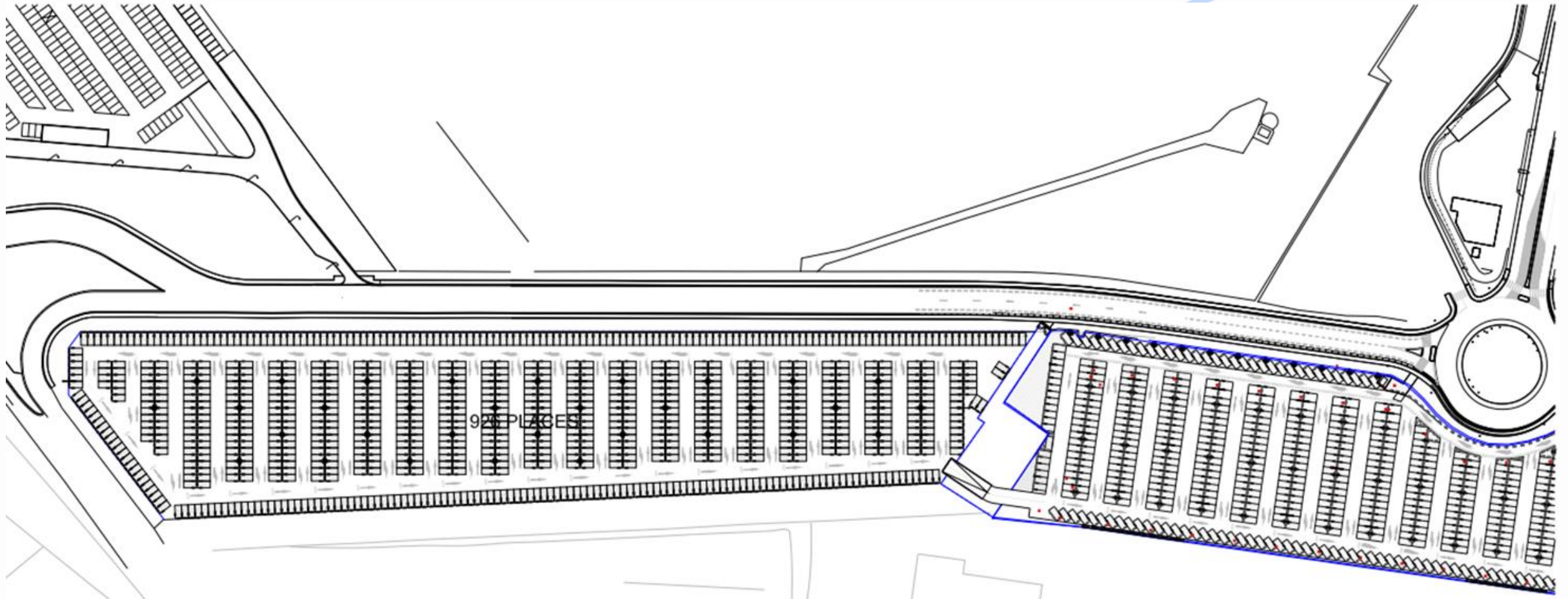
- ✓ Aménagement de l'esplanade - sécurisation

Bâtiment Contrôle frontières: 2020 - 2021



B. Projets à court terme

- ✓ Extension Parking P4: 2021



B. Projets à court terme

- ✓ Allongement de la piste: 2019 – 2020 - 2021

Situation actuelle

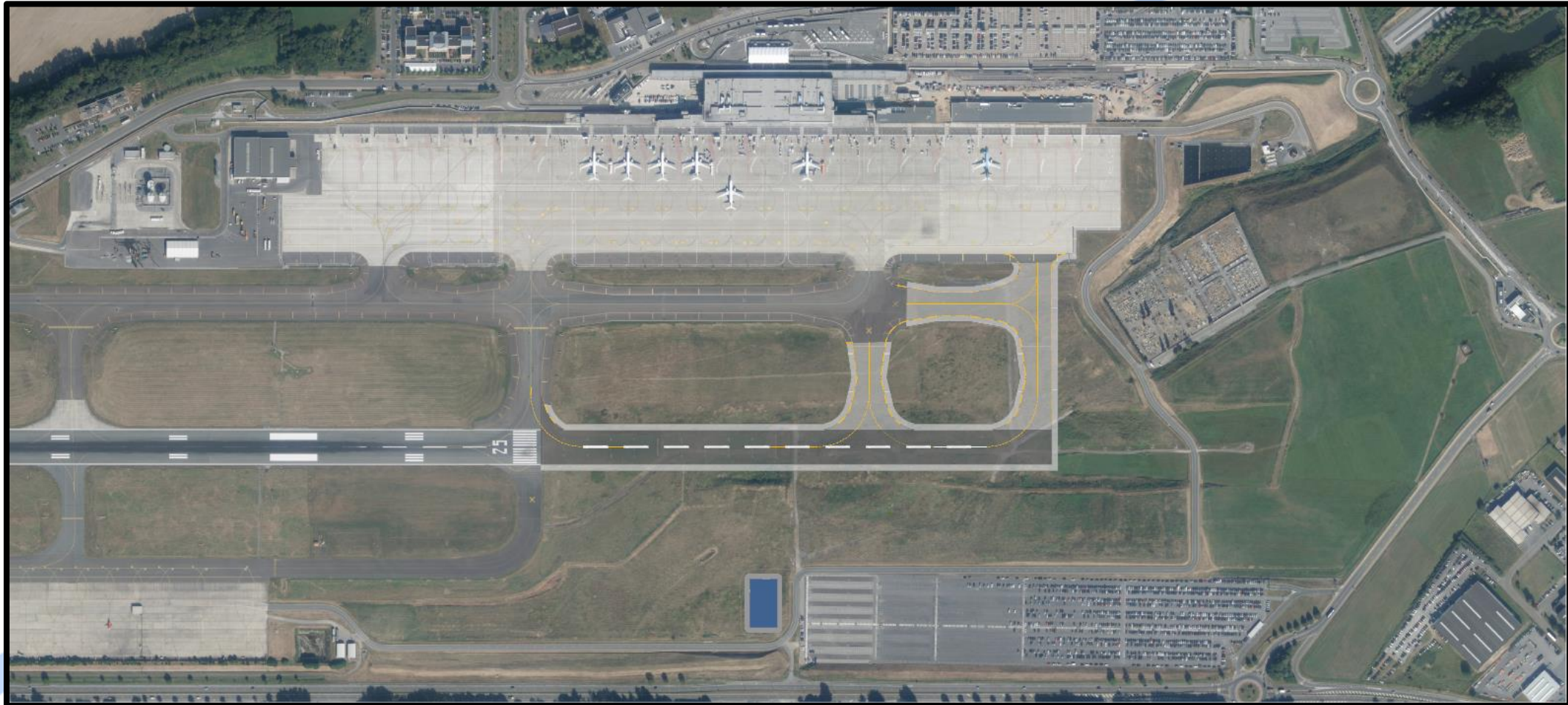




B. Projets à court terme

- ✓ Allongement de la piste

Situation projetée



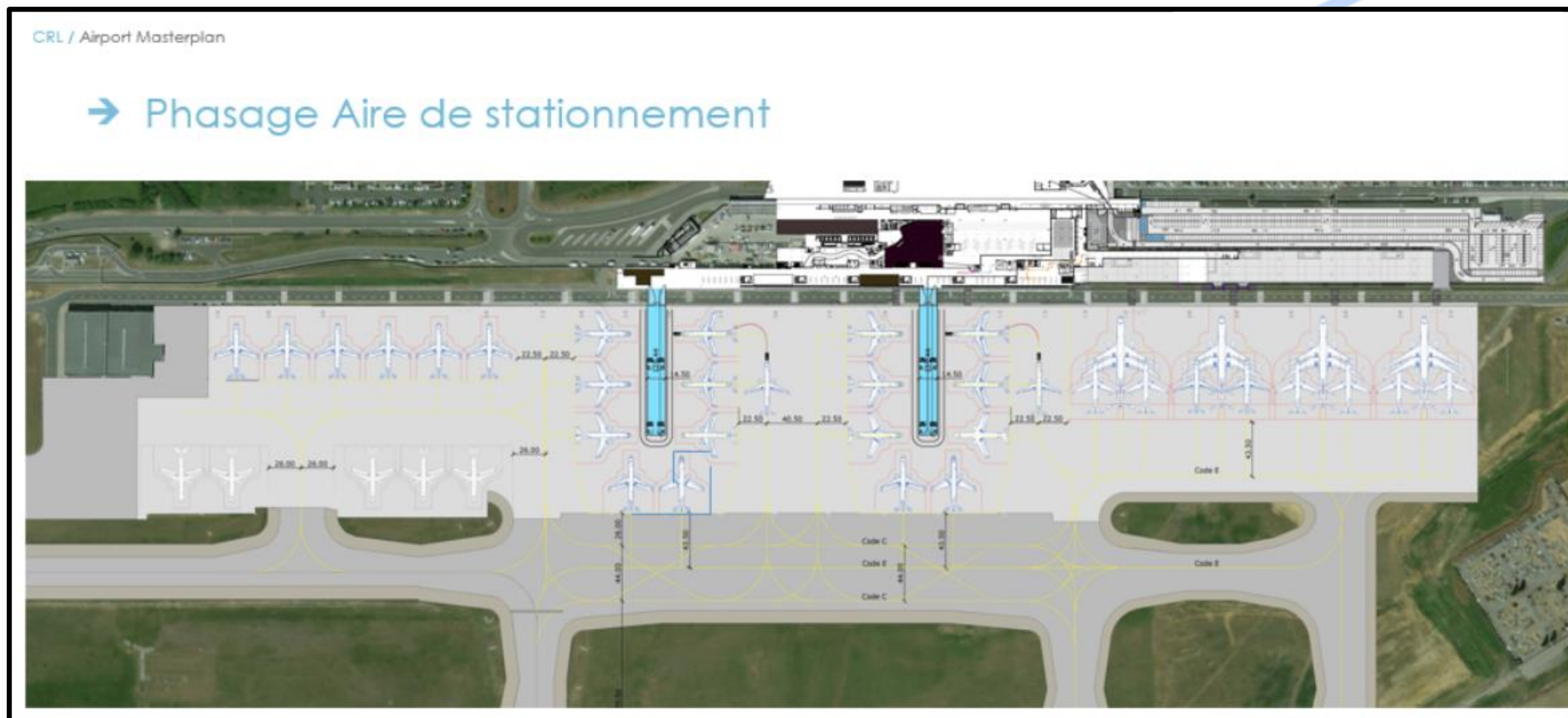
C. Projets à moyen terme

- ✓ Horizon 2026
 - Masterplan en cours d'attribution



C. Projets à moyen terme

- ✓ Horizon 2026
 - Extension de la dalle avions



2019

2025

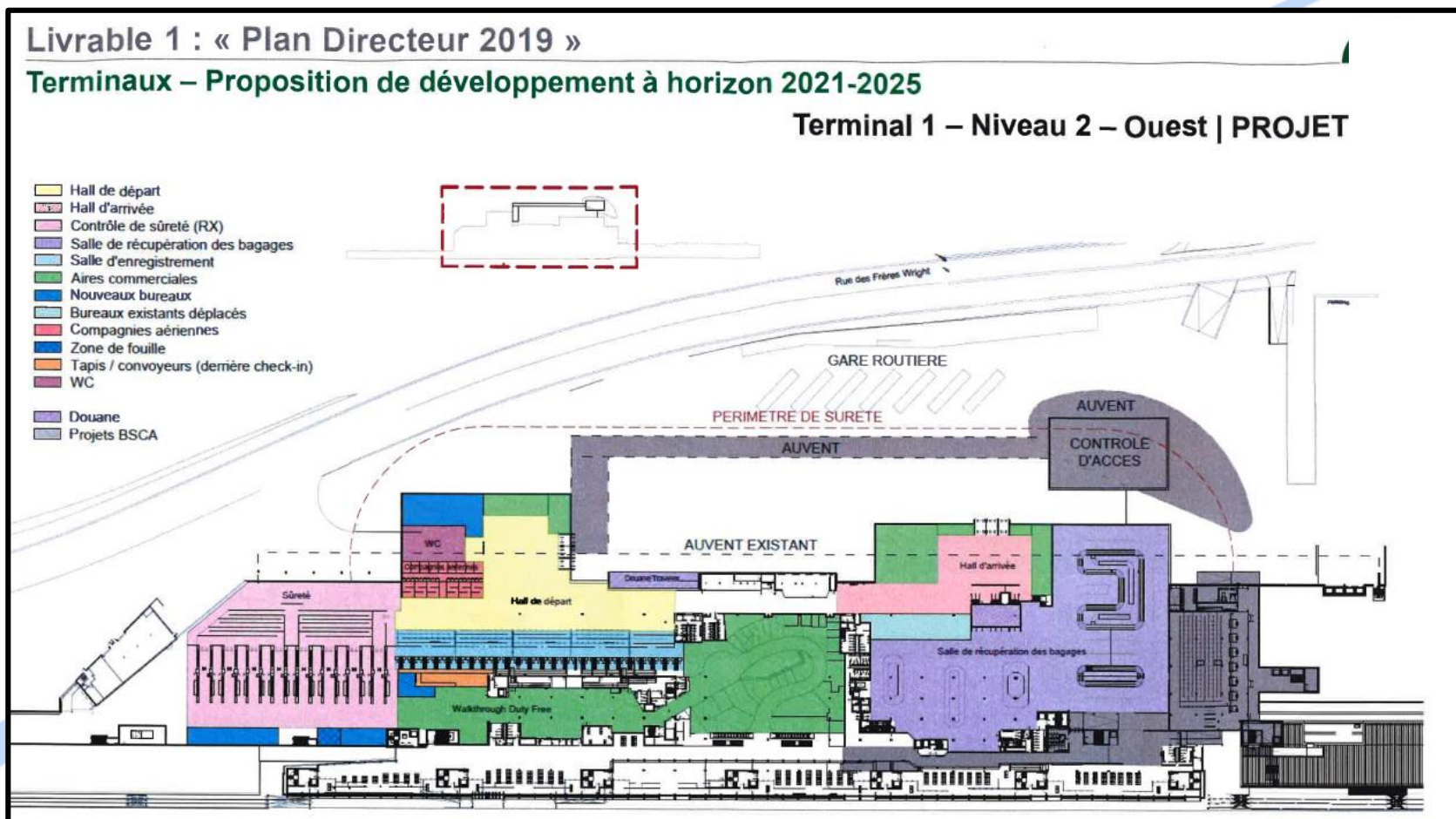
22 positions au contact

30 positions au contact



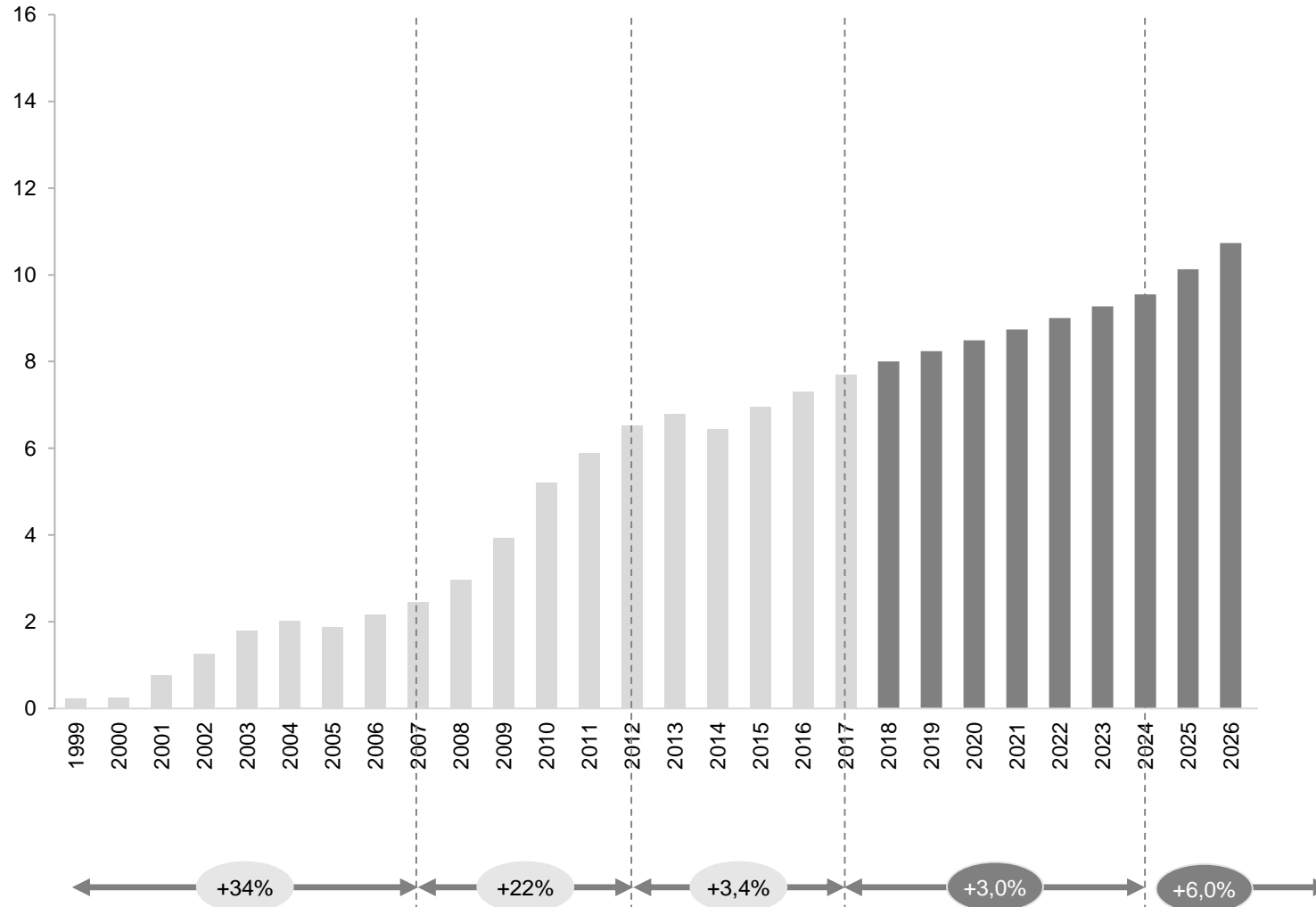
C. Projets à moyen terme

- ✓ Horizon 2026
 - Terminal



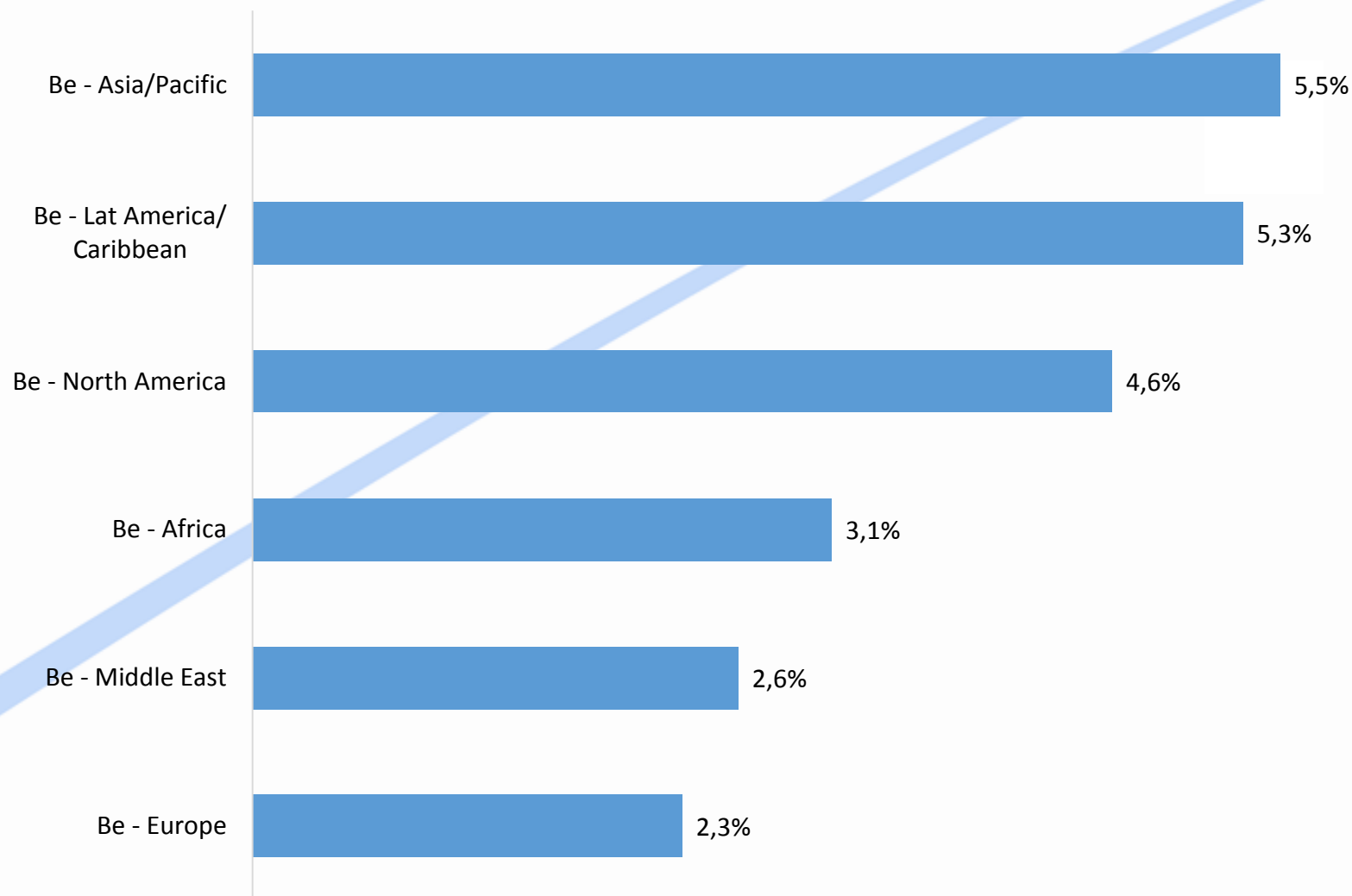
✓ Objectif: +/- 11 millions de passagers à l'horizon 2026

Nombre de passagers, millions de PAX



Cette ambition est en ligne avec les taux de croissance attendus sur le marché aérien

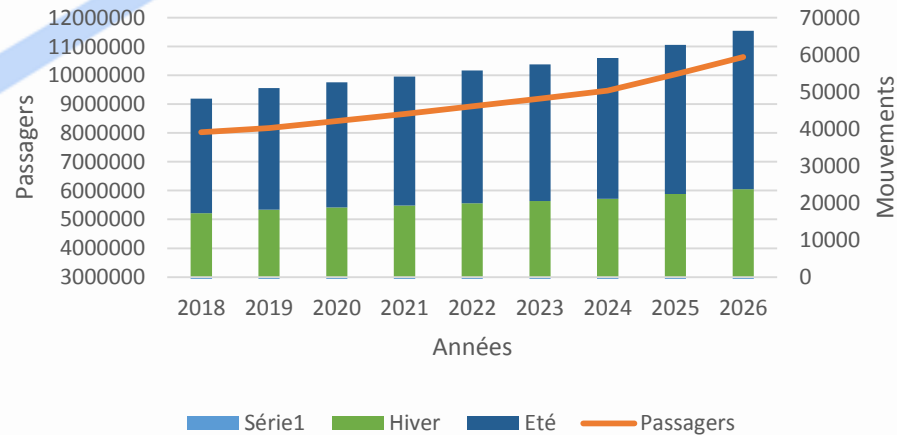
Prévisions Trafic PAX de et vers la Belgique, taux de croissance annuel moyen 2009-2029, Pourcent



Evolutions du trafic

Loadfactor 2013 => 2018 160 passagers / vol								
Année	PAX	Croissance	Mvts	Départs/jour	Hiver	Eté	Dép/jour/Hiv	Dép/jour/Eté
					35,70%	64,30%		
2018	8.029.680		48.192	66	17204	30983	57	72
2019	8.166.608		51.041	70	18223	32818	60	77
2020	8.411.606	3%	52.573	72	18770	33803	62	79
2021	8.663.954	3%	54.150	74	19333	34817	64	81
2022	8.923.873	3%	55.774	76	19913	35861	66	84
2023	9.191.589	3%	57.447	79	20510	36937	68	86
2024	9.467.337	3%	59.171	81	21126	38045	70	89
2025	10.035.377	6%	62.721	86	22393	40328	74	94
2026	10.637.500	6%	66.484	91	23737	42748	79	100

Mouvements vs Passagers

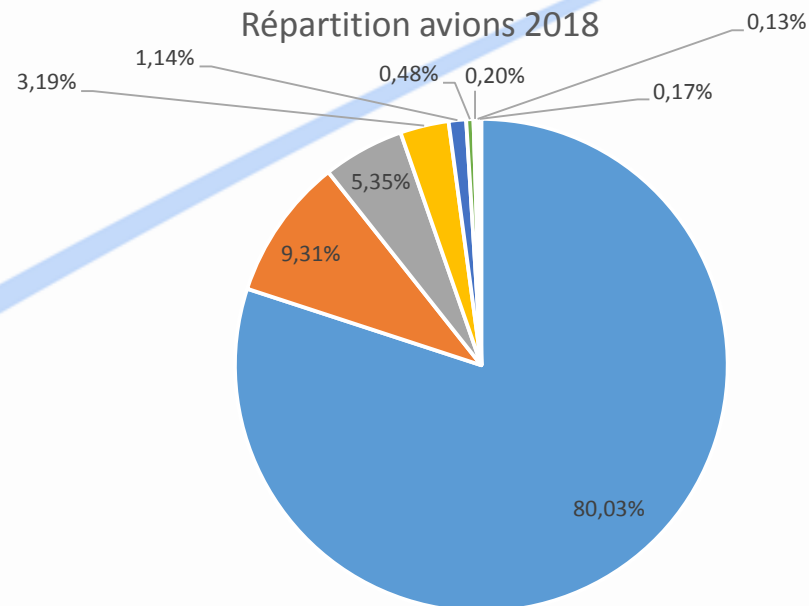




Répartition avions

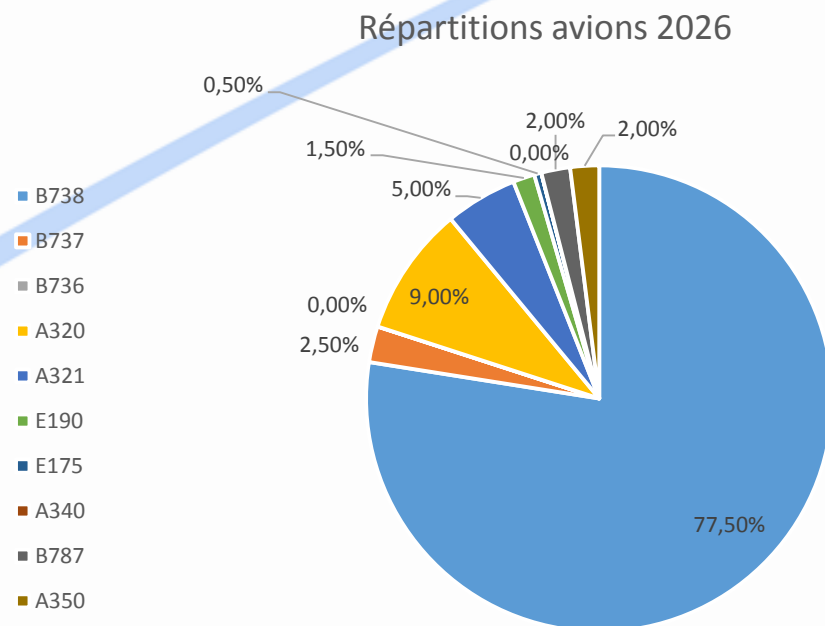
2018			
Type	Mvts/an	%	Départs/jour
B738	38.566	80,03%	53
A320	4.488	9,31%	6
A321	2.576	5,35%	4
B737	1.538	3,19%	2
E190	550	1,14%	1
E175	230	0,48%	0,32
A3403	96	0,20%	0,13
B735	64	0,13%	0,09
Autres	84	0,17%	0,00
TOTAL	48.192	100,00%	65,90

- B738
- A320
- A321
- B737
- E190
- E175
- A3403
- B735
- Autres



Répartition avions

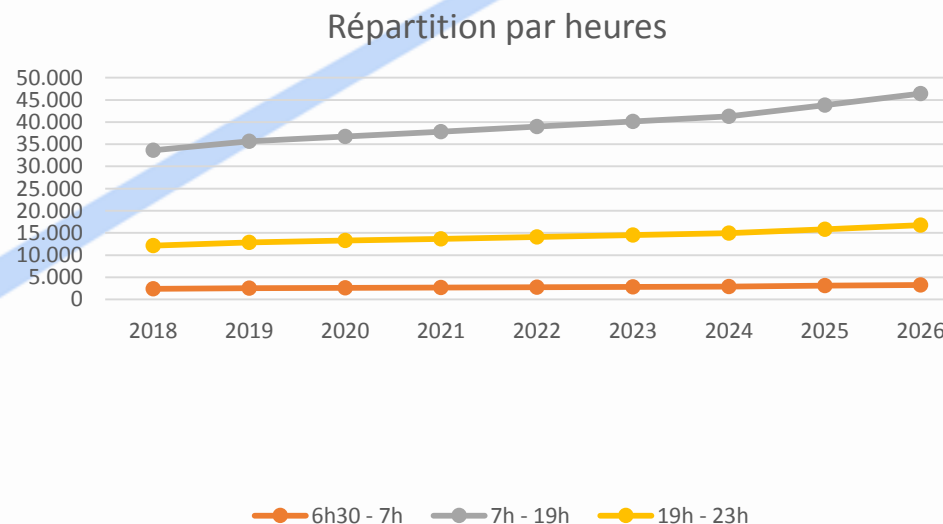
2026			
Type	Mvts/an	%	Départs/jour
B738	51.525	77,50%	71
B737	1.662	2,50%	2
B736	0	0,00%	0
A320	5.984	9,00%	8
A321	3.324	5,00%	5
E190	997	1,50%	1
E175	332	0,50%	0,46
A340	0	0,00%	0,00
B787	1.330	2,00%	2
A350	1.330	2,00%	2
TOTAL	66.484	100,00%	91,07



Répartition par créneau horaire

Mouvements totaux: arrivées - départ

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
6h30 - 7h	2.377	2.518	2.594	2.672	2.752	2.834	2.919	3.095	3.280	4,93%
7h - 19h	33.664	35.652	36.722	37.824	38.958	40.127	41.331	43.811	46.439	69,85%
19h - 23h	12.151	12.871	13.257	13.655	14.064	14.486	14.921	15.816	16.765	25,22%
	48.192	51.041	52.573	54.150	55.774	57.447	59.171	62.721	66.484	



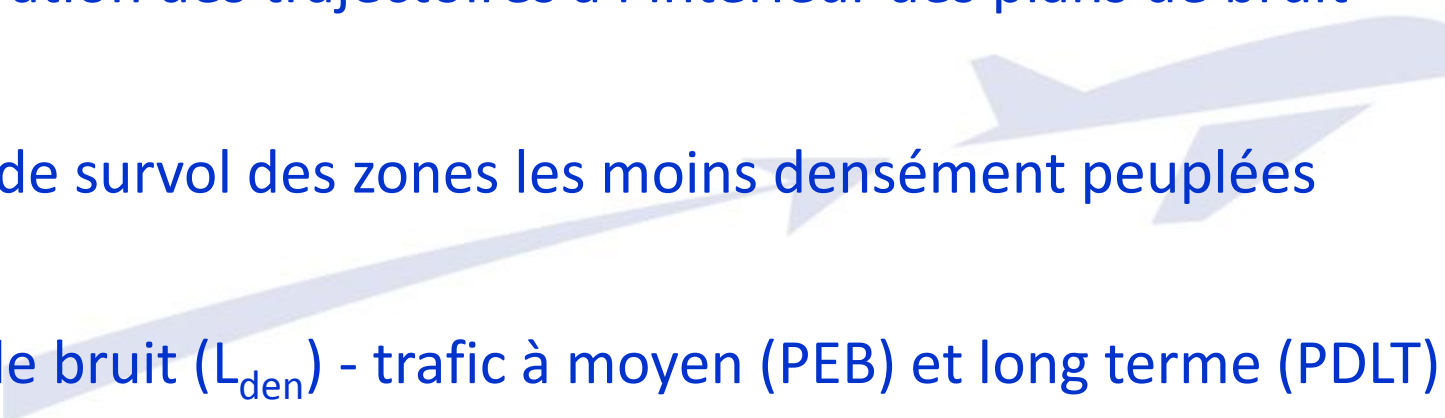
8. Données techniques:

A. Les plans de bruit

B. Les mesures d'accompagnement

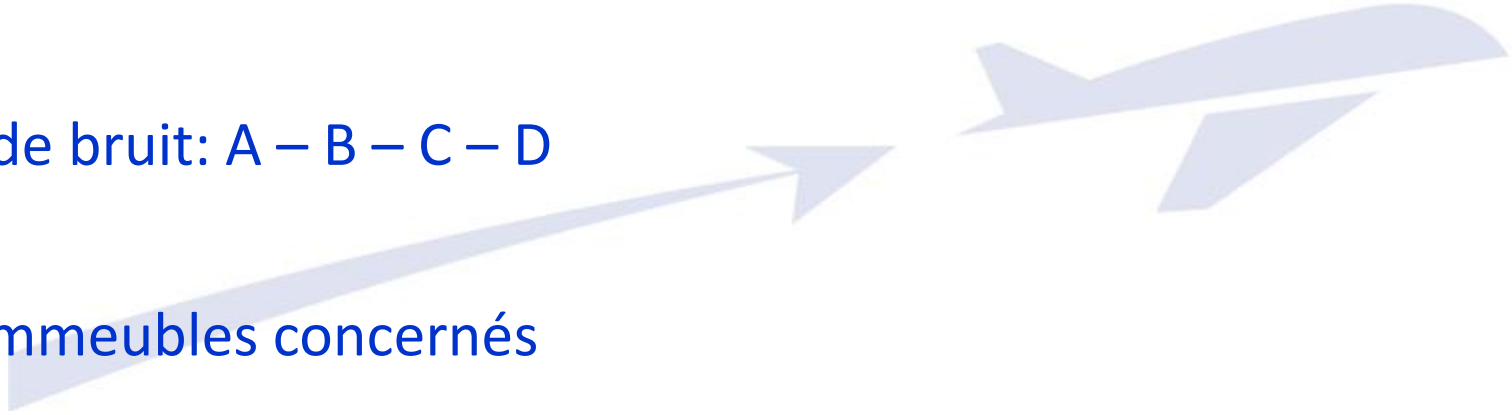
C. Le Logiciel DIAPASON

A. Les plans de bruit

- Concentration des trajectoires à l'intérieur des plans de bruit
 - Objectif de survol des zones les moins densément peuplées
 - 2 plans de bruit (L_{den}) - trafic à moyen (PEB) et long terme (PDLT)
 - Aéroport de Charleroi ouvert de 6h30 à 23h00
 - Mesures d'accompagnement pour les riverains
- 




Le Plan de Développement à Long Terme (P.D.L.T.)

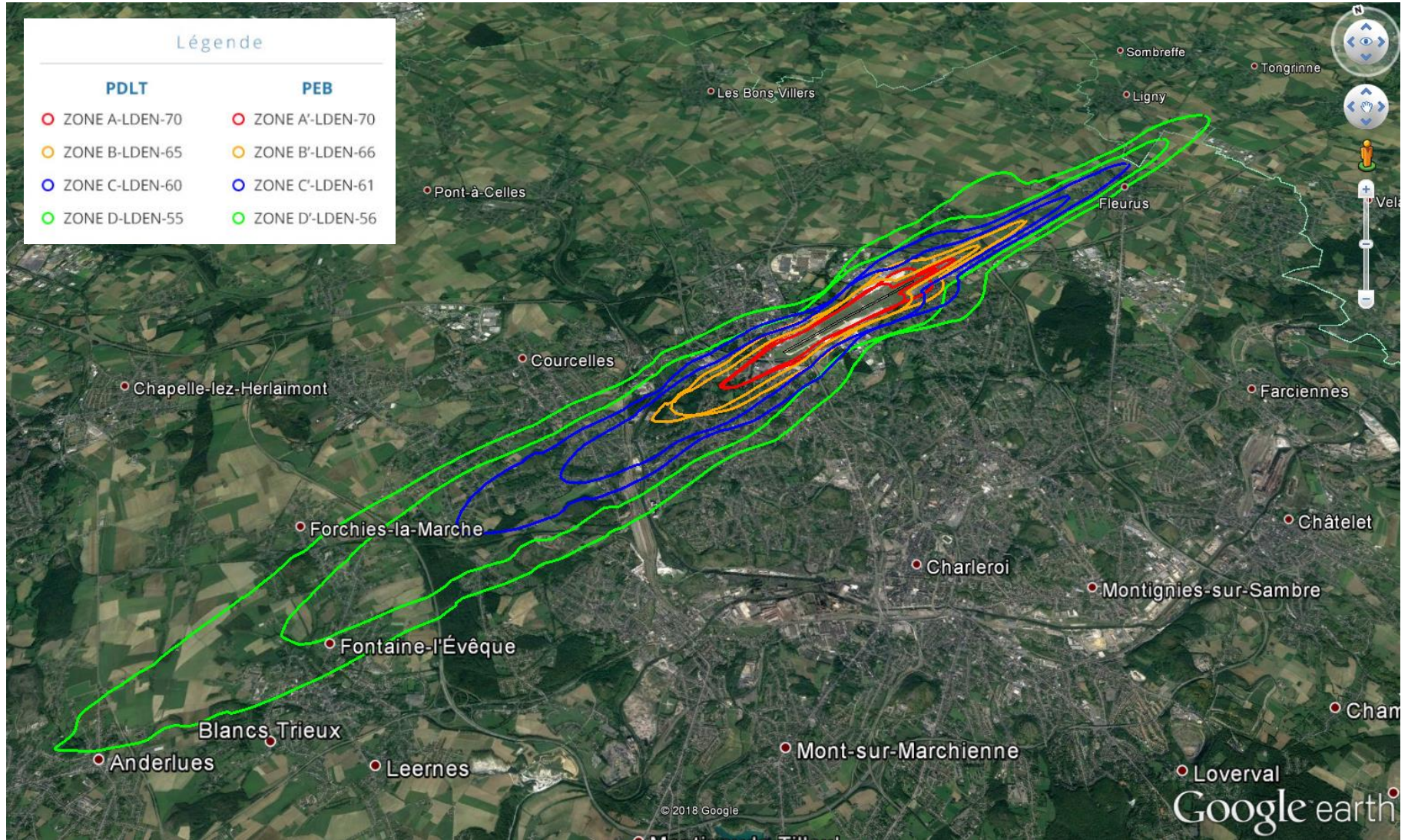
- Estimation du trafic à l'horizon à 20 ans
 - 4 zones de bruit: A – B – C – D
 - 16.709 immeubles concernés
 - 2 objectifs:
 - Fixer les limites maximum du développement de l'aéroport
 - Introduire des dispositions préventives dans la réglementation wallonne en matière d'aménagement du territoire
- 



Le Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.)

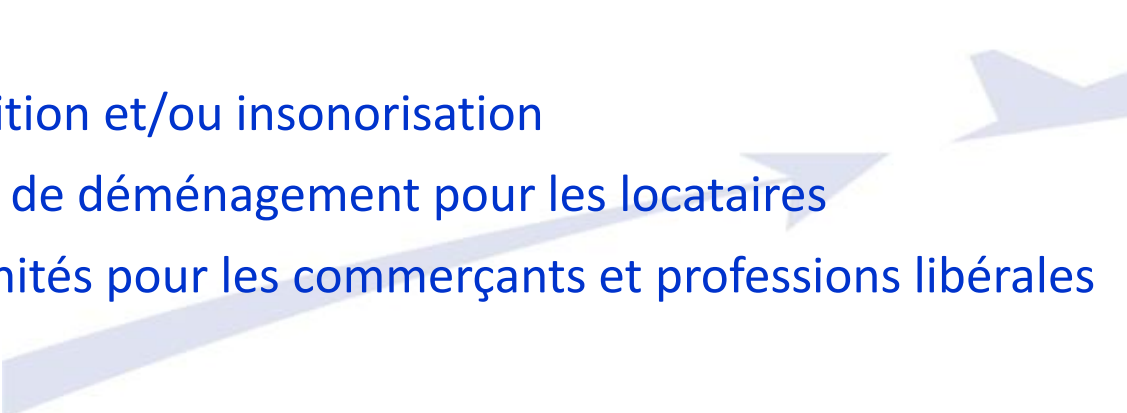
- Estimation du trafic à l'horizon à 10 ans
 - 4 zones de bruit: A' – B' – C' – D'
 - 9.594 immeubles concernés
 - Objectif: Fixer les mesures d'accompagnement pour les riverains
 - Révision triennale du P.E.B.
- 

P.E.B. et P.D.L.T.



B. Les mesures d'accompagnement

Propriétaire au 13 juillet 2004

- A' et B' :
 - Acquisition et/ou insonorisation
 - Primes de déménagement pour les locataires
 - Indemnités pour les commerçants et professions libérales
 - A', B', C' :
 - Prise en charge des travaux d'insonorisation à 100%
 - D' :
 - Prime forfaitaire : 3247,89 € et 6550,81 € (avec indexation)
- 

Principe d'égalité

Propriétaire au 13 juillet 2004

- Campagnes de mesures de bruit autour du P.E.B. tous les 3 ans
- Détecter des quartiers soumis à des niveaux sonores proches d'une zone de bruit plus élevée
- Demande de mesure individuelle gratuite ou payante (sonomètre posé durant 14 jours)
- Si la mesure individuelle démontre que l'habitation est soumise à des niveaux sonores plus importants que prévus et équivalents à une zone supérieure du P.E.B., le riverain se verra proposer les mesures d'accompagnement en correspondance avec les niveaux sonores enregistrés au droit de son habitation.

Chiffres au 31.12.2018


Mesures d'accompagnement	NOMBRE
Acquisitions	208
Insonorisations	3.570
Primes locataires	27
Indemnités commerçants	7

Plus de 3.700 familles concernées pour un budget de 64.967.387 euros

Chiffres au 31.12.2018

Gestion immobilière	NOMBRE
Démolitions	49
Ventes	73
Locations	51

Information aux riverains

- SOWAER
 - En 2018, 2.748 contacts avec les riverains:
 - 2.710 demandes d'information
 - 38 plaintes (soit 1 %)
- 

Information aux riverains

- **ACNAW**
 - Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne
 - Pouvoirs d'avis, de recommandation, d'alerte des autorités et de médiation sur toutes les questions relatives au bruit et aux nuisances sonores aéroportuaires. Elle peut être saisie par tout citoyen
- **Comité d'accompagnement pour les aéroports wallons**
 - Composition: société gestionnaire, Ministre, Communes, SOWAER
 - Communication et échange d'informations

C. DIAPASON

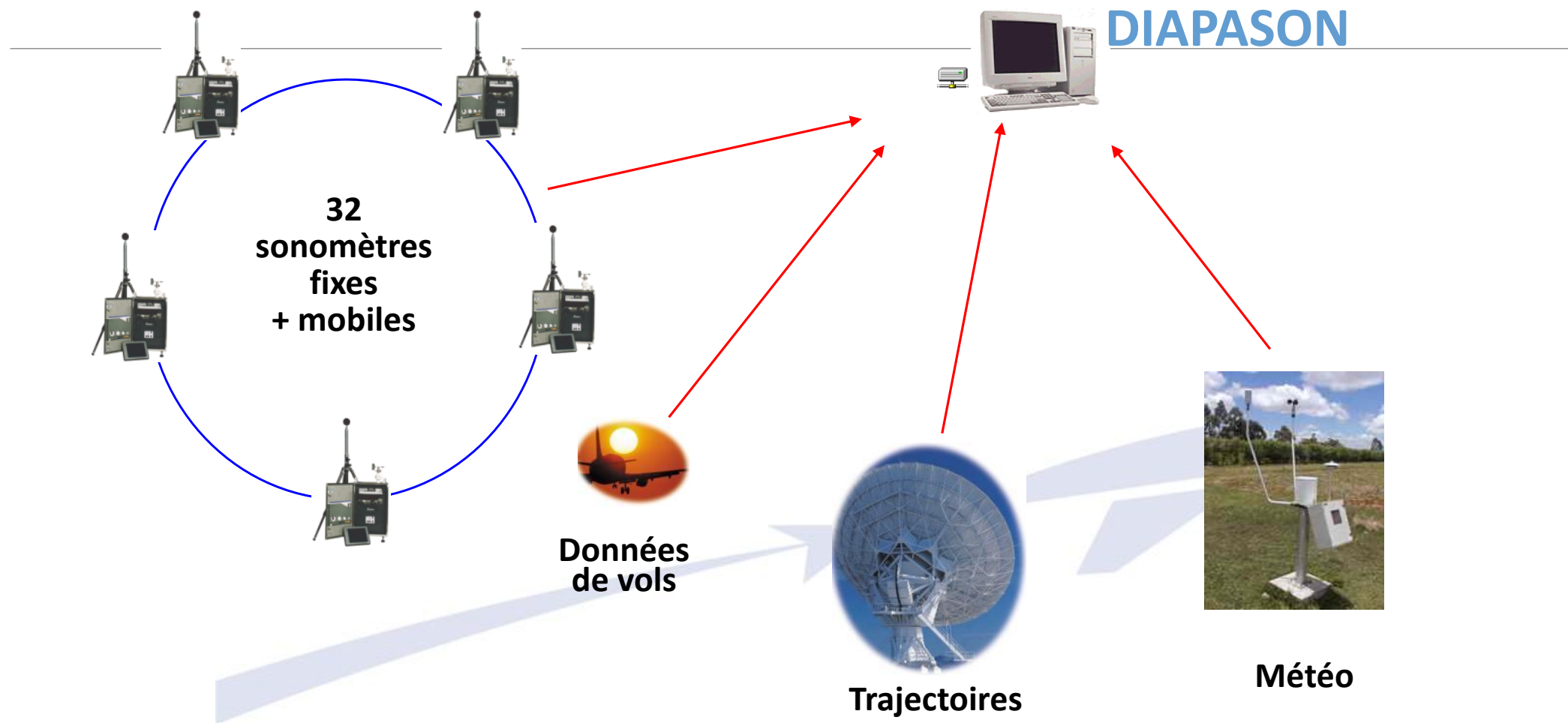
Outil central de concertation, de
contrôle et d'amélioration des
procédures

DIAPASON

« Dispositif d'Information et d'Analyse des Procédures Aéronautiques et SONores »

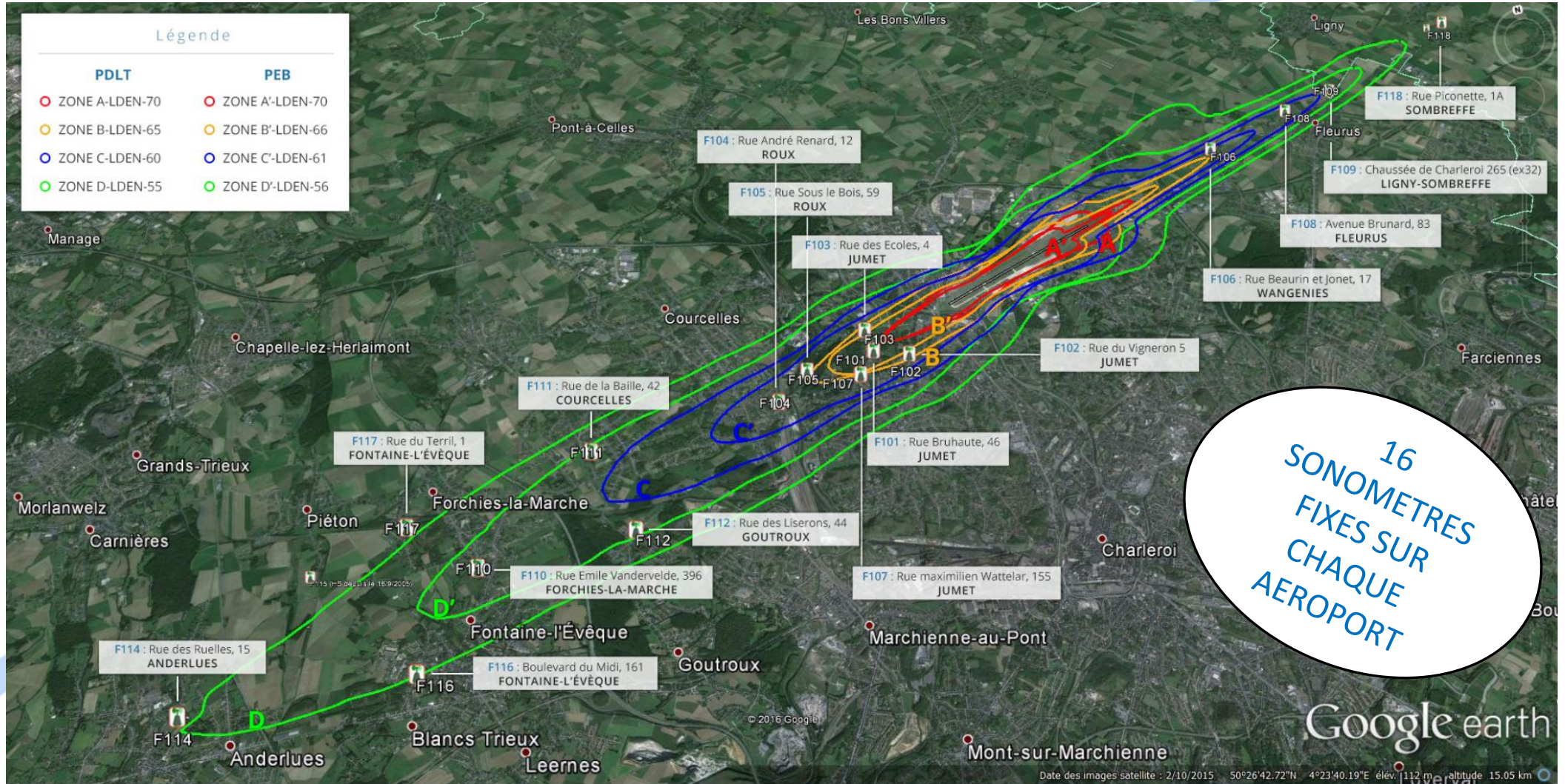


DONNEES DE DIAPASON = ?





Vérification du respect des trajectoires et surveillance continue de l'impact sonore dans les zones de faible densité de population



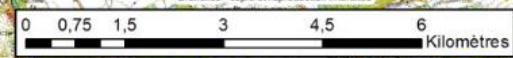
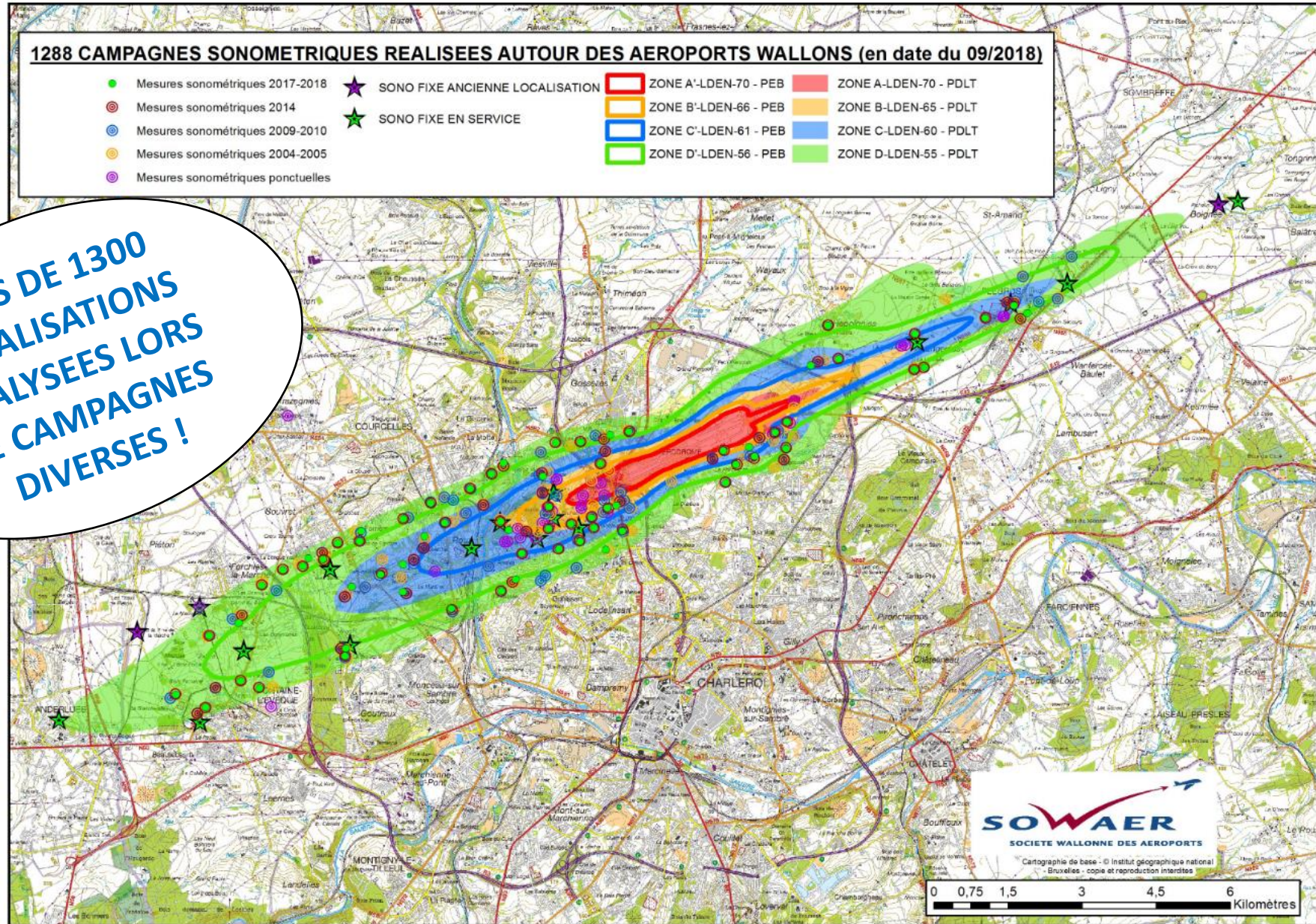


Vérification du respect des trajectoires et surveillance continue de l'impact sonore dans les zones de faible densité de population

1288 CAMPAGNES SONOMETRIQUES REALISEES AUTOUR DES AEROPORTS WALLONS (en date du 09/2018)

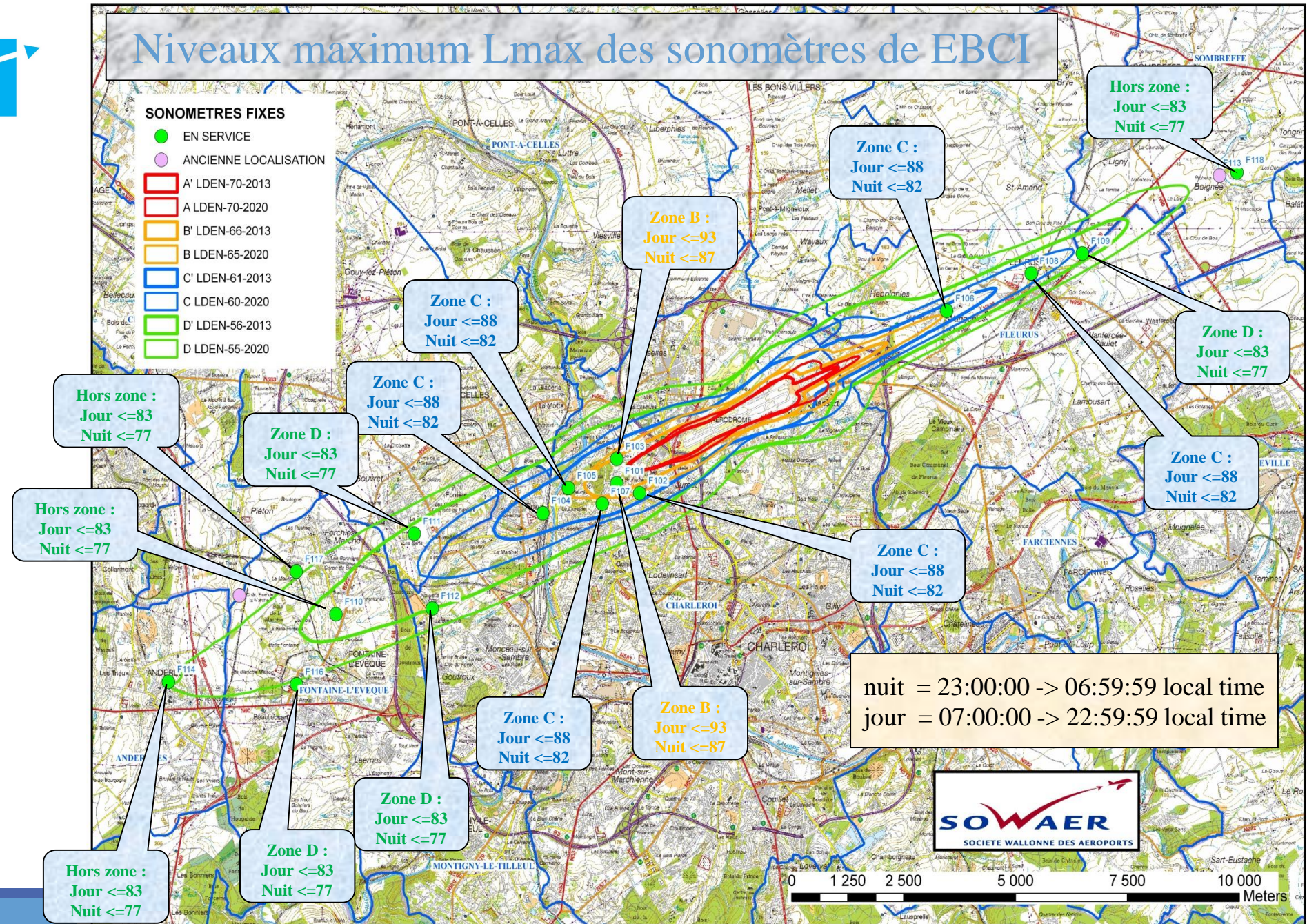
- | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| ● Mesures sonométriques 2017-2018 | ★ SONO FIXE ANCIENNE LOCALISATION | ▭ ZONE A'-LDEN-70 - PEB | ▭ ZONE A-LDEN-70 - PDLT |
| ● Mesures sonométriques 2014 | ★ SONO FIXE EN SERVICE | ▭ ZONE B'-LDEN-66 - PEB | ▭ ZONE B-LDEN-65 - PDLT |
| ● Mesures sonométriques 2009-2010 | | ▭ ZONE C'-LDEN-61 - PEB | ▭ ZONE C-LDEN-60 - PDLT |
| ● Mesures sonométriques 2004-2005 | | ▭ ZONE D'-LDEN-56 - PEB | ▭ ZONE D-LDEN-55 - PDLT |
| ● Mesures sonométriques ponctuelles | | | |

PLUS DE 1300
LOCALISATIONS
ANALYSEES LORS
DE CAMPAGNES
DIVERSES !



Niveaux maximum Lmax des sonomètres de EBCI

- SONOMETRES FIXES**
- EN SERVICE
 - ANCIENNE LOCALISATION
 - A' LDEN-70-2013
 - A LDEN-70-2020
 - B' LDEN-66-2013
 - B LDEN-65-2020
 - C' LDEN-61-2013
 - C LDEN-60-2020
 - D' LDEN-56-2013
 - D LDEN-55-2020



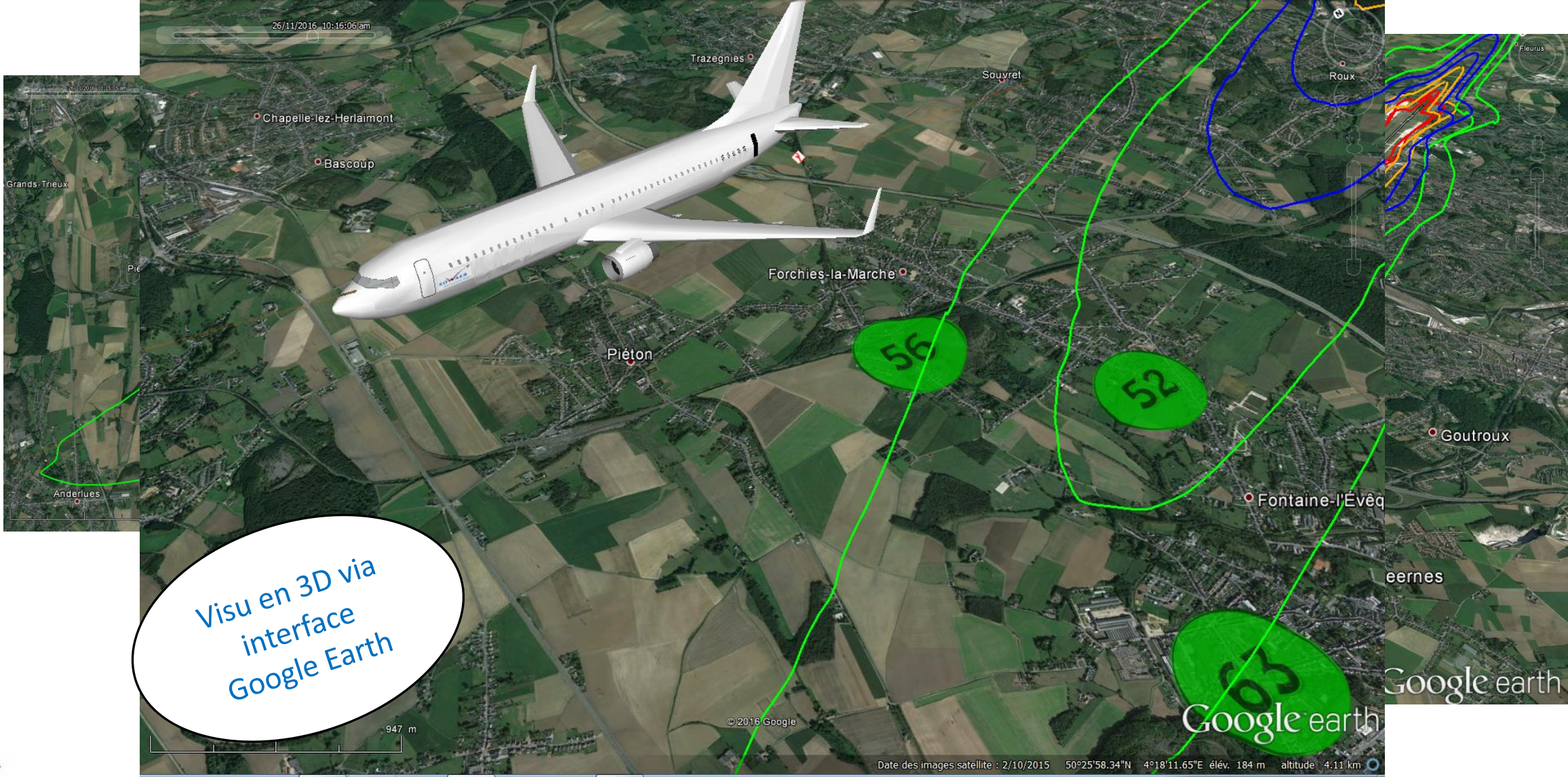


Vérification du respect des trajectoires et surveillance continue de l'impact sonore dans les zones de faible densité de population.





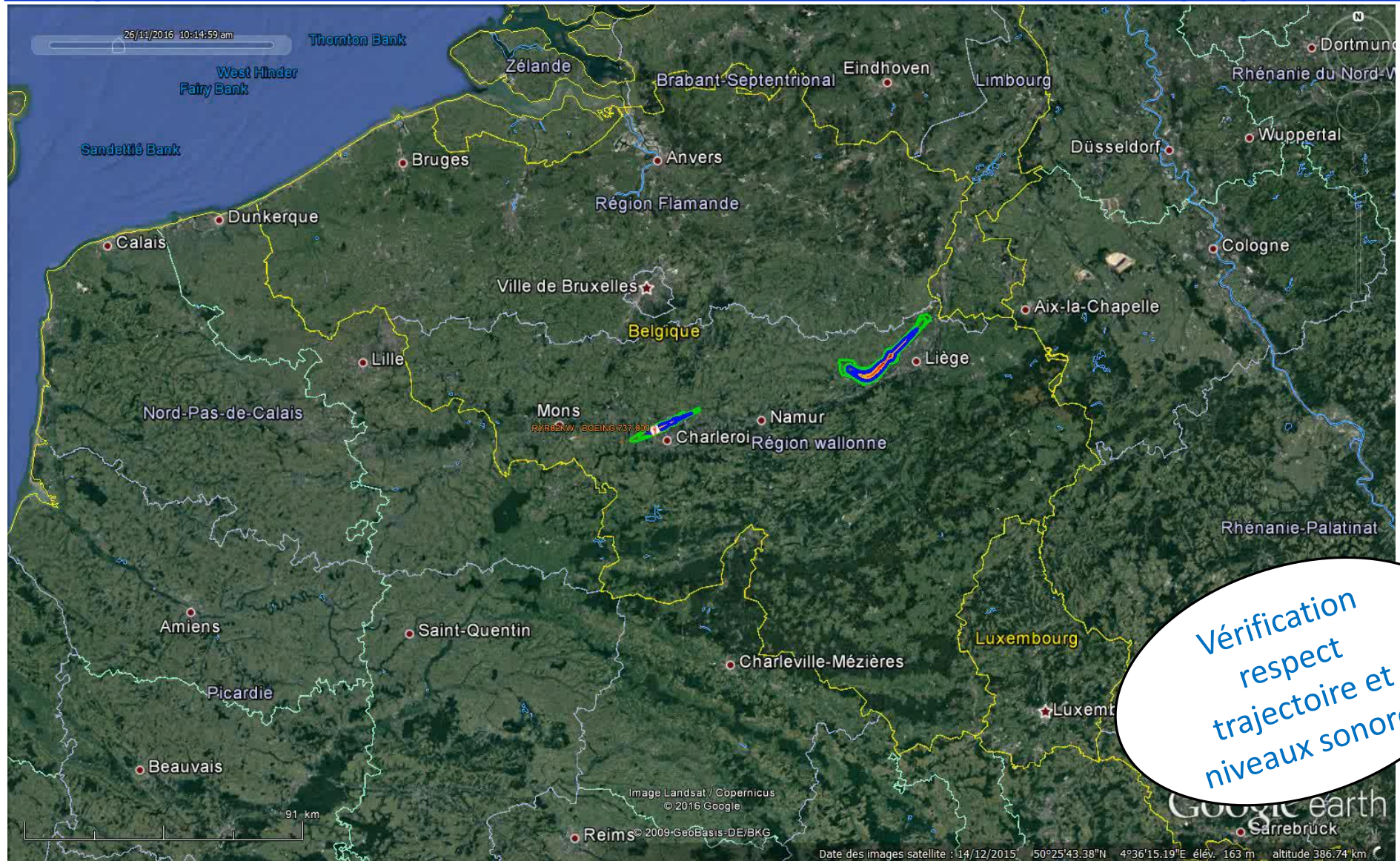
Vérification du respect des trajectoires et surveillance continue de l'impact sonore dans les zones de faible densité de population.



Visu en 3D via
interface
Google Earth

Vérification du respect des trajectoires et surveillance continue de l'impact sonore dans les zones de faible densité de population.

BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.



Vérification respect trajectoire et niveaux sonores



Les 4 procédures de vol relatives à EBCI : www.sowaer.be/diapason



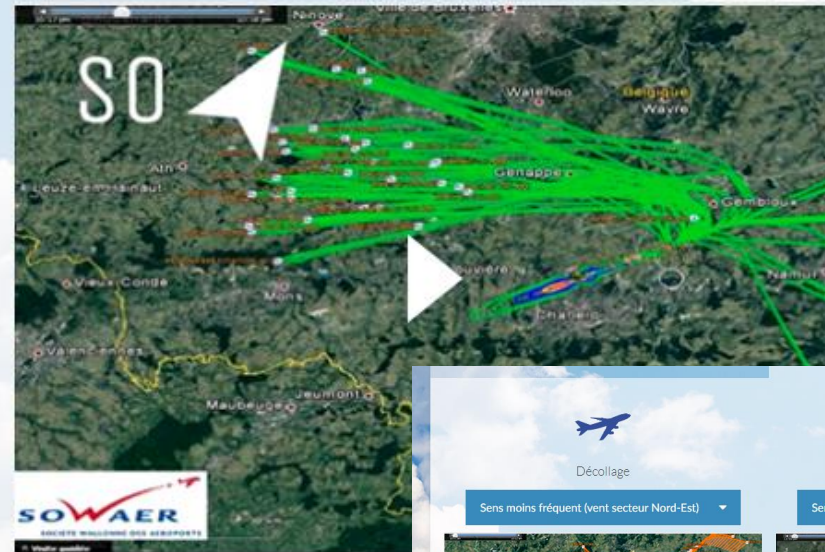
Décollage

Sens habituel (vent secteur Sud-Ouest) ▾



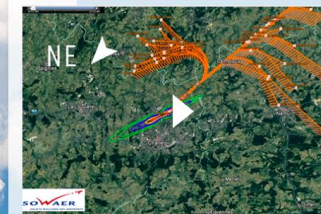
Atterrissage

Sens habituel (vent secteur Sud-Ouest) ▾



Décollage

Sens moins fréquent (vent secteur Nord-Est) ▾



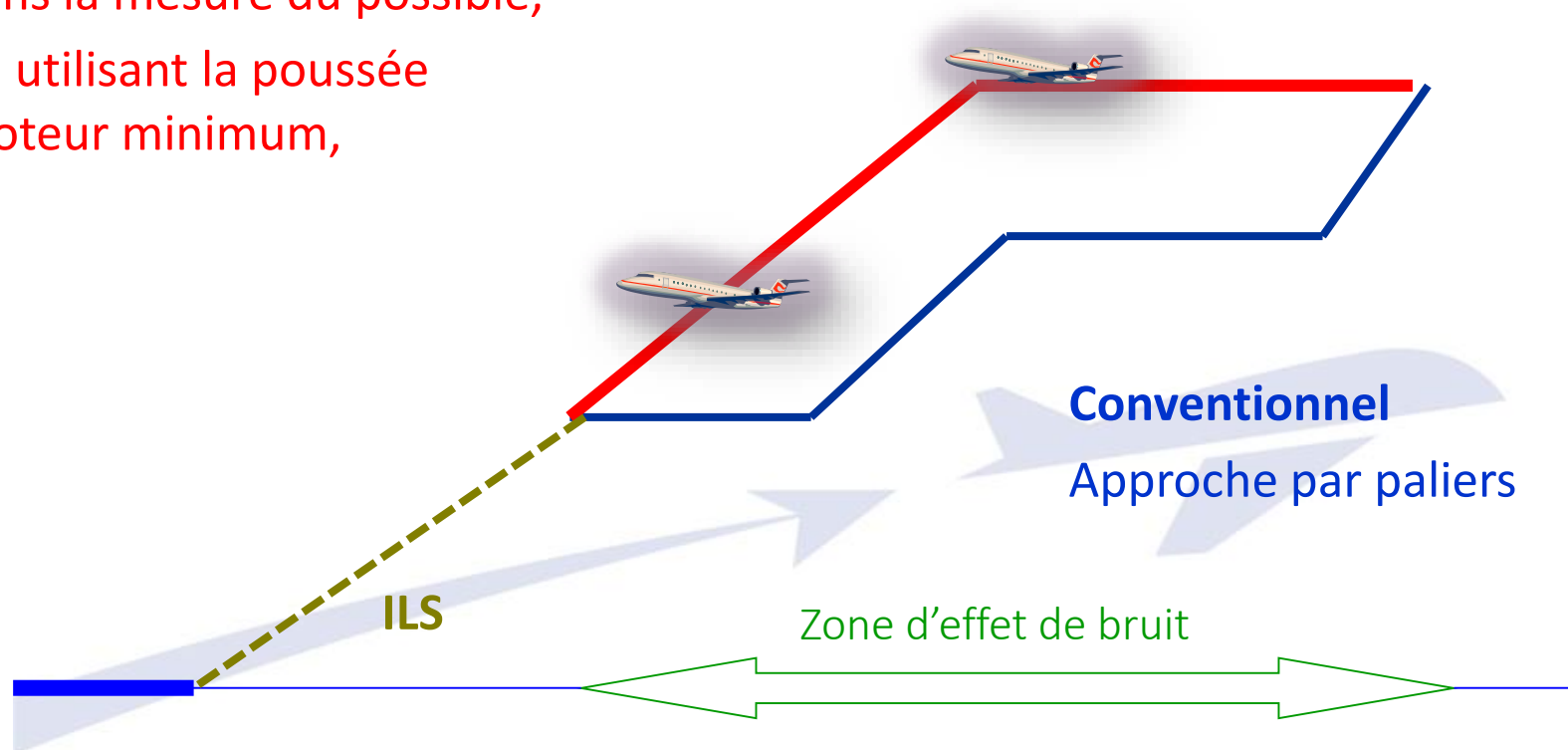
Atterrissage

Sens moins fréquent (vent secteur Nord-Est) ▾

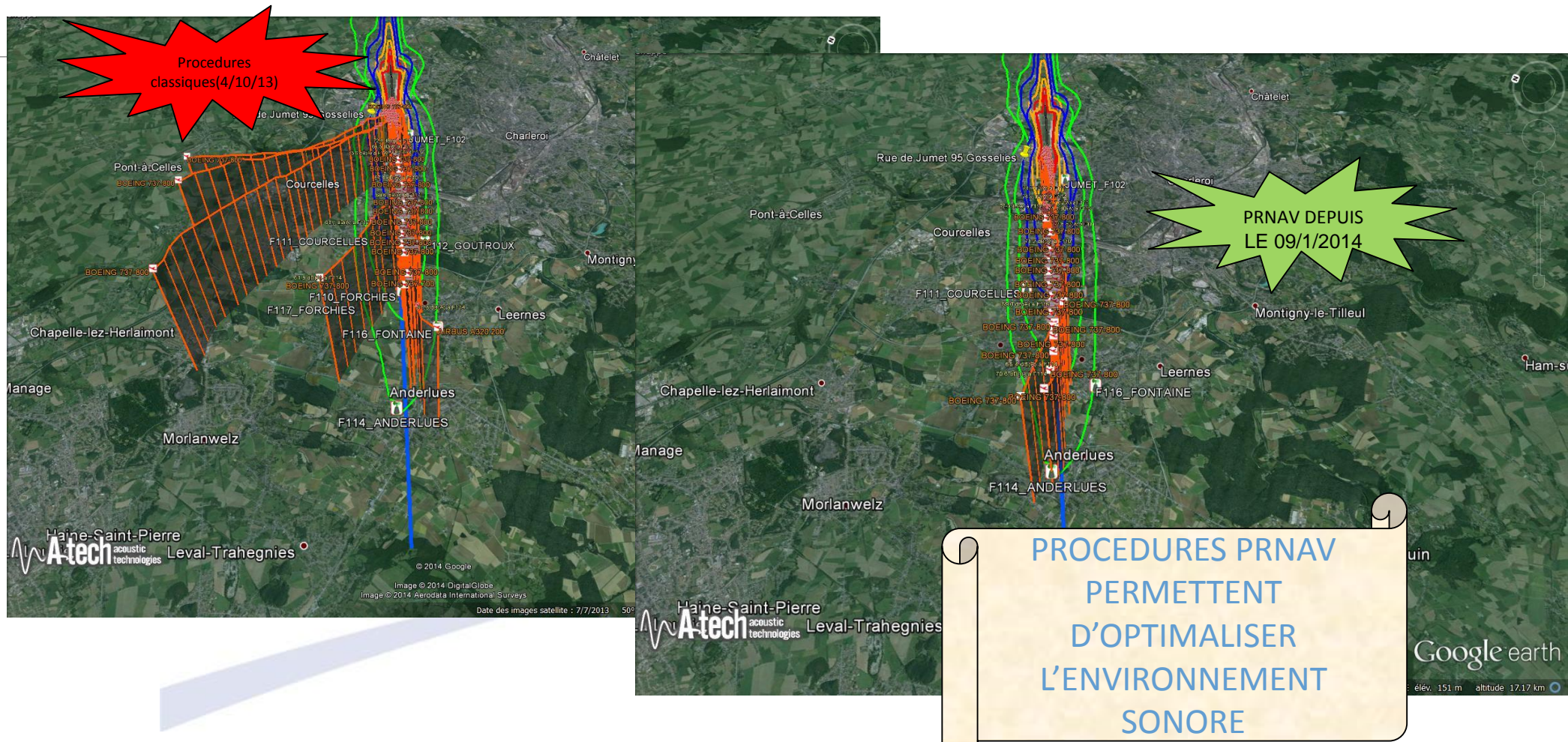


CDO

- Avion en descente continue dans la mesure du possible,
- en utilisant la poussée moteur minimum,

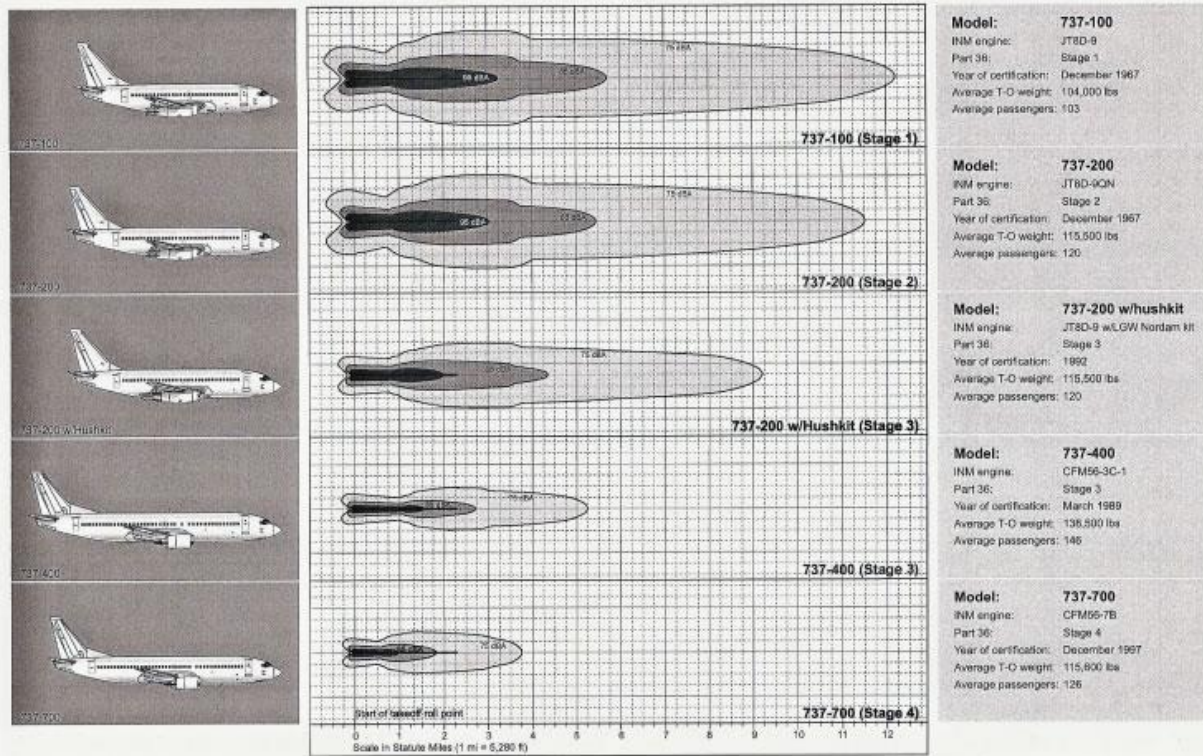


DIAPASON – AMELIORATION DES PROCEDURES



Evolution technologique améliore le bruit:

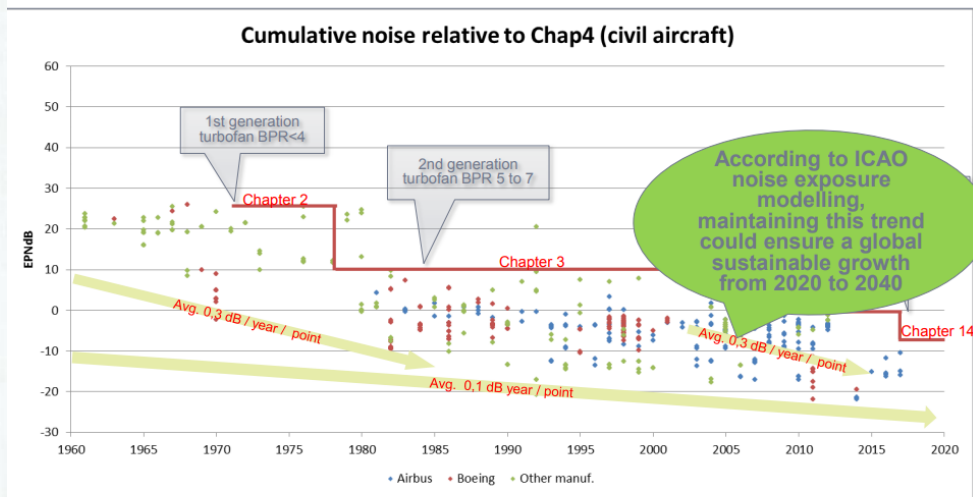
Evolution of the Boeing 737 Comparison of Maximum Noise Level on Takeoff



Noise contours were computed with the Integrated Noise Model (INM) version 6.0b, using standard atmospheric conditions and the stagelength weight that was similar to the Average T-O weight (in most cases it was the maximum).
Sound levels of 75 dBA Lmax may cause speech interference indoors, assuming normal construction techniques (10 dB reduction outdoors-to-indoors).

HARRIS MILLER MILLER & HANSON INC.
Consultants in Noise and Vibration Control
www.hmmh.com

History of Increased ICAO Noise Stringency / Noise Reduction Achievements + trends





CONTACT

Une question à poser ou un problème à signaler ?
N'hésitez pas à nous contacter, en adressant votre message au service approprié.

Bâtiment Eole (rez-de-chaussée)
Rue des frères Wright , 29
6041 GOSSELIES

N° gratuit: 0800/90 111
Fax: 071/34 99 89
infocharleroi@sowaer.be



SIÈGE DE CHARLEROI

SOWAER ENVIRONNEMENT CHARLEROI

Cellule immobilière :

+32 (0)71 34 91 57
charleroi_cellimmo@sowaer.be

Ouvert tous les jours de 9 à 12 h et de
14 à 17 h - Fermé le mercredi matin et
le vendredi à partir de 16 h



Projet arrêté sanction :

- Adopté par le GW en 3^{ème} lecture le 21/03/2019
- Permettra d'assurer dès publication au Moniteur le contrôle du respect des normes de bruit et les sanctions qui y sont liées
- SPW = autorité sanctionnatrice
- Cadre clair pour les riverains, les aéroports et les compagnies aériennes
 - Basé sur le LAmax = « crête de bruit »
 - Tout dépassement de plus de 3 dB(A) sanctionnable
 - Prise en compte de 2 sonomètres pour augmenter la fiabilité de la décision de sanctionner en tenant compte de l'interférence de bruits parasites
 - Prise en compte de l'incertitude de mesure et des conditions météo pour éviter recours
 - Sanction infligée par mouvement sur base du seuil de bruit, l'intensité du dépassement déterminera le niveau d'amende
- SPW a certifié le réseau des 32 sonomètres DIAPASON existants : les 32 localisations exactes ont été officialisées par arrêté ministériel.



9. Green Airport

Infrastructure

A. Production chaleur/froid

- Installation en 2008 de **chaudières gaz à condensation** à très haut rendement
- Installation de **pompes à chaleur** à haute performance dans les locaux techniques
- **Production et stockage d'eau glacée** durant la nuit pour la climatisation
- Mise en place de **contrat de gestion d'énergie** avec les partenaires

B. CO2 et bruit

- Mise en place de **convertisseurs 400 hz** pour l'alimentation au sol des avions (arrêt des moteurs auxiliaires)

C. Electricité

- Projet d'installation de **panneaux photovoltaïques** (production attendue de **~500 MWh/an**)
- Installation d'une **centrale de cogénération (70 kW)**
- Diminution de la consommation via l'installation de **lampes LED** pour le balisage et l'éclairage des bâtiments
- Mise en place d'un **éclairage intelligent** adapté en fonction de l'ensoleillement et de la présence des gens

D. Eau

- Installation d'une **citerne d'eau de pluie de 500 m³** pour le réseau sanitaire du terminal
- Installation d'un **bassin de rétention et d'une centrale d'épuration** des eaux usées performante
- **Réseaux séparés de collecte des eaux de surface des parkings avions et voitures**

9. Green Airport

Opérations

A. Véhicules électriques

- Utilisation de **véhicules électriques** (tracteurs de piste, push, bandes à bagages)

B. Produits dégivrants

- **Suppression des composants nocifs** (trialoze) et recyclage des surplus
- **Epandeuse** munie d'un système de localisation pour éviter la surutilisation de produit déverglaçant

C. Gestion des déchets

- **Recyclage des déchets verts vers un centre de compostage**
- **Déchets spéciaux envoyés vers filiales de recyclage spécifiques**

Partenaires commerciaux et monde associatif

Charte des fournisseurs

- Projet de charte visant à favoriser les produits respectueux de l'environnement et consommant moins d'énergie

Actions de soutien

- Discussion en cours avec ONG climat pour lancement d'actions communes

Intégration de BSCA dans la démarche ACA

Description

- Initié par l'ACI EUROPE en 2009, Airport Carbon Accreditation est le seul programme global de certification institutionnellement reconnu, pour la gestion des émissions carbone des aéroports.
- Il évalue de manière indépendante, et reconnaît les efforts entrepris par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions carbone, selon les critères de l'ISO 14064.

4 Niveaux de certification



1 Établir un bilan CO₂

Pour atteindre le niveau 1, les aéroports doivent calculer l'empreinte carbone des activités qu'ils contrôlent (niveaux 1 et 2) et la faire vérifier par un auditeur externe.



2 Réduire les émissions de CO₂

Après le calcul de l'empreinte carbone, les aéroports doivent également mettre en place des mesures de réduction locales et efficaces – c'est la seule manière d'atteindre le niveau 2 de Airport Carbon Accreditation.]



3 Impliquer les partenaires

Le niveau 3 contraint les aéroports à mesurer également les émissions dont ils n'ont pas le contrôle (niveau 3) et à établir une politique commune. Concrètement, cela signifie collaborer étroitement avec les partenaires externes.



3+ Atteindre la neutralité en CO₂

Pour atteindre le niveau de certification 3+ tant convoité, les aéroports doivent encore réduire leurs émissions et compenser les émissions résiduelles des niveaux 1 et 2, de manière à ce qu'ils soient neutres en CO₂ dans ces niveaux.

BUT DE BSCA

- Réduire son empreinte carbone tout en assurant une efficacité opérationnelle/coûts
- Identifier les priorités de BSCA en matière de réduction carbone
- Souligner l'engagement de BSCA pour l'environnement vis-à-vis de ses partenaires

10. Retombées sur l'emploi

Entreprise	Emploi (en ETP) attribuable à l'aéroport de Charleroi (en 2017)
Autobar/Pelican	1
BSCA	511
BSCA Security	9
Cofely	20
Delfood	1
Elior	66
Europcar	6
Phoenix Trading Company	18
Flibco	102
G4S Aviation Security	380
Gom	62
Hertz	3
International Duty Free	54
JC Decaux	0
Ryanair	442
Sixt	3
Travelex	23
Tui Airlines Belgium	215
Total	2.236

- **Chiffre d'affaires de ~100 million EUR/an** avec une grande partie de ce chiffre d'affaires réalisé auprès de fournisseurs locaux et régionaux
- **Premier pourvoyeur d'emplois de la Région de Charleroi** avec près de 2.300 emplois directs et 4.500 emplois indirects et induits, en offrant notamment un emploi de qualité aux personnes moins qualifiées dans une région où le taux de chômage reste élevé.
- **Rôle catalytique important** notamment sur le secteur Horeca et l'activité touristique en Région wallonne

BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.



QUESTIONS ?