

Procès-verbal du Comité d'accompagnement de l'aéroport de Charleroi du 2 décembre 2020

Présents :

- Monsieur **Frédéric DEFRISE**, Président du Comité
- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant suppléant du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- Monsieur **Nicolas THISQUEN**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Thibaut de VILLENFAGNE**, représentant suppléant de la SOWAER
- Monsieur **Patrick LAMBRECHTS**, représentant effectif de BSCA
- Monsieur **Mikhaël JACQUEMAIN**, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- Monsieur **Michel LONGUEVILLE**, représentant effectif de la Ville de Sombreffe
- Madame **Sophie RENAUX**, représentante suppléante de la Ville de Courcelles
- Monsieur **Annibale MOSCARIELLO**, représentant effectif de la Ville d'Anderlues
- Madame **Séverine LACOUR**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi

Excusés :

- Madame **Caroline TAQUIN**, représentante effective de la Ville de Courcelles
- Monsieur **Mathieu PERIN**, représentant effectif de la Ville Les Bons Villers
- Madame **Anne MATHELART**, représentante suppléante de la Ville Les Bons Villers
- Madame **Géraldine DESILLE**, représentante effective du Ministre Jean-Luc CRUCKE

Absents :

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

Assistent à la réunion :

- Monsieur **Daniel LIENARD**, Directeur technique adjoint de la Sowaer et responsable technique pour le site de l'aéroport de Charleroi
- Monsieur **Stéphane CHERTON**, Ingénieur de la Sowaer
- Monsieur **Marc CANIVET**, Directeur Sowaer-Environnement Charleroi
- Madame **Bénédicte GRANDGAGNAGE**, Conseiller communication Sowaer

Début de la réunion : 10h10.

1. Approbation du procès-verbal du 5 décembre 2019

Le procès-verbal n'amenant aucune remarque, celui-ci est approuvé à l'unanimité.

2. Etat d'avancement du chantier de l'allongement de la piste

Monsieur Daniel LIENARD expose les différents travaux actuellement en cours sur le chantier de l'allongement de la piste ainsi que les prochaines étapes importantes à venir (Voir présentation jointe en annexe 1).

Ainsi, au niveau des terrassements, une partie de la sous-fondation est posée sur l'ensemble de la future piste ainsi qu'au niveau des bretelles d'accès. Une épaisseur de 63 cm reste à combler pour atteindre le niveau fini.

Les travaux relatifs à la construction du nouveau bassin d'orage sont quant à eux en cours.

Monsieur Lienard précise qu'en raison de la fermeture de l'aéroport engendrée par la crise sanitaire Covid (de la mi-mars au 15 juin), des travaux initialement prévus de nuit, dont notamment ceux les plus proches de la piste actuelle, ont pu être exécutés en journée, ce qui a pu limiter également l'impact de la crise sanitaire actuelle et les volumes importants de la décharge Rousseaux à traiter sur les délais du chantier.

Une prochaine étape importante consiste en l'étude d'une méthodologie pour la mise en service de cette nouvelle piste (mise à jour du balisage, des procédures de vols, etc....). Un groupe de travail constitué des différentes entités concernées à savoir, la SOWAER, le SPW, BSCA, SKEYES et la DGTA, a donc été créé à cet effet.

La fin du chantier ainsi que la mise en service de la piste sont prévues pour le mois d'octobre 2021.

Monsieur Nicolas THISQUEN propose qu'une visite in situ avec le Comité puisse être organisée début 2021. Cette invitation vaut également pour tout autre membre des autorités communales qui souhaiterait y participer.

Les membres du Comité marquant accord sur cette proposition, la SOWAER se chargera de l'organisation de cette visite et ne manquera pas de revenir vers le Comité afin de lui communiquer la date retenue ainsi que le nombre de participants autorisés sur chantier.

Questions relatives à ce point :

- Le Président du Comité souhaite connaître la capacité du bassin d'orage.
Monsieur LIENARD précise qu'elle est de l'ordre de +/- 10.000 m³, le bassin s'étendant sur 60m de long, 52m de large pour une profondeur de 8m (cette profondeur ne sera toutefois pas exploitée dans sa totalité).
- Monsieur Annibale MOSCARIELLO demande confirmation de l'arrêt des travaux en cas de brouillard, comme c'est le cas ce 2/12. Monsieur Daniel LIENARD confirme cette nécessité pour raisons de sécurité aéronautique.

3. 5^{ème} révision des zones de bruit

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE précise tout d'abord que la SOWAER n'est pas à la manœuvre de la révision des plans d'exposition au bruit mais bien le SPW.

La SOWAER fait partie d'un Comité d'accompagnement composé du Cabinet du Ministre Jean-Luc Crucke, de l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) et du SPW.

Dans le cadre du décret du 29 avril 2004, modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, 2 plans d'exposition au bruit ont été déterminés autour des aéroports wallons:

- le Plan de Développement à Long Terme (PDLT), défini sur base de l'hypothèse de l'exploitation maximale de l'aéroport;
- le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), défini en fonction du trafic aérien estimé à moyen terme et fixant les mesures d'accompagnement prises en faveur des riverains.

Ce décret prévoit également que les zones du PEB doivent faire l'objet d'une révision triennale. Nous en sommes donc à ce jour à la 5^{ème} révision. Les 4 révisions précédentes ont confirmé les zones initialement définies en 2004.

La révision de ces zones se fait sur base de 2 paramètres :

- le trafic réel de l'année précédant l'année de révision (soit 2018 en ce qui concerne la 5^{ème} révision) ;
- les perspectives à 10 ans fournies par les sociétés de gestion (BSCA pour Charleroi).

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE précise que l'allongement de la piste a bien été pris en compte dans les hypothèses de cette 5^{ème} révision.

Ces données sont ensuite intégrées dans un logiciel permettant la modélisation des zones de bruit sur base d'une répartition géographique du bruit.

Depuis 2004, le logiciel utilisé par le SPW est INM 6.0c. Cependant, l'obsolescence de ce dernier ayant été constatée, le SPW a proposé l'utilisation d'un logiciel de simulation plus précis et plus complet : IMPACT. Proposition sur laquelle le Gouvernement wallon a marqué accord.

Ce logiciel, développé par EUROCONTROL et utilisé par plusieurs aéroports français, permet notamment une meilleure répartition du bruit en latéral de l'aéroport, ce qui correspond donc mieux au bruit réellement ressenti par les riverains.

Toutefois, il ressort de la note au Gouvernement wallon du 08/10 que cette 5^{ème} révision, réalisée sur base de ce nouveau logiciel, montre que les zones du PEB sont, à certains endroits, plus grandes que celles du PDLT 2004. Ces débordements seraient toutefois très limités (maximum 200m) selon le communiqué du Ministre de tutelle.

Aussi, le Gouvernement wallon a décidé qu'une rectification matérielle du PDLT doit également être réalisée et ce, sur base des hypothèses strictement identiques à celles retenues en 2004. De ce fait, ces plans recalculés engloberont les PEB révisés.

Quant aux mesures environnementales, le Gouvernement wallon estime nécessaire que les riverains nouvellement inclus dans le PDLT, ou qui subissent une modification de zone PDLT, deviennent éligibles aux mesures d'accompagnement pour autant qu'ils soient propriétaires à la date d'entrée en vigueur des zones du PDLT rectifiées. Pour ce faire, une modification préalable du décret de 2004 apparaît nécessaire.

Au niveau planning, il convient donc dans un premier temps d'approuver la modification décrétale de la loi sur le bruit (décret du 29 avril 2004). Dans un deuxième temps, d'adopter par arrêté du Gouvernement wallon la rectification des zones du PDLT sur base du nouveau logiciel et d'adopter la 5^{ème} révision du PEB.

Monsieur Denis LEMERCINIER ajoute qu'au-delà de cette révision du PEB, le Ministre a souhaité aller plus loin dans sa réflexion et propose des mesures complémentaires :

- Mise en œuvre d'un groupe de travail technique composé de la SOWAER, du SPW, de l'ACNAW, de SKEYES et des sociétés de gestion. Ce groupe a pour objectif :
 - o d'analyser les hypothèses à retenir dans le cadre de la révision triennale du PEB ;
 - o d'examiner les différentes pistes permettant de réduire les nuisances sonores ;
 - o d'évaluer globalement le réseau de sonomètres en place ;
 - o le renforcement de l'arrêté sanction.
- Les communes qui ne sont pas intégrées dans les zones du PDLT auront la possibilité de bénéficier de mesures sonores et ce, afin d'objectiver au maximum les nuisances sonores ressenties ;
- La possibilité de déplacer les avions plus bruyants sur des créneaux horaires moins impactants ;
- Sur base des recommandations du groupe de travail, amélioration des procédures de vols ;
- L'élargissement du Comité d'accompagnement aux communes wallonnes survolées à moins de 5.000 pieds. Celui-ci se fera sur base volontaire.

Questions relatives à ce point :

- Le Président du Comité souhaite savoir comment s'organisera la communication sur cette 5^{ème} révision ?

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE précise que la communication vis-à-vis des riverains et des communes est la mission première de la SOWAER. Toutefois, la stratégie de communication à mettre en place quant à cette 5^{ème} révision n'est pas connue à l'heure d'aujourd'hui, la SOWAER devant s'entendre avec le cabinet du Ministre. Cependant, la présentation de ce point au Comité est un premier pas de communication.

- Monsieur Michel LONGUEVILLE souligne que pour la commune de Sombreffe, le volet « sonomètres » reste très sensible, notamment au niveau du village de Ligny, ce dernier se situant dans l'axe des décollages en sens inverse (sens moins fréquent). La commune de Sombreffe va d'ailleurs réitérer de façon officielle sa demande de placement de sonomètres supplémentaires dans cet axe.

En effet, dans le cadre de l'application de l'arrêté sanctions, il apparaît impératif pour la commune de Sombreffe que des sonomètres soient placés dans l'axe de ces décollages en sens inverse et ce, même si Ligny se situe en dehors des zones de bruit.

Monsieur Stéphane CHERTON précise que les sonomètres fixes sont placés dans l'axe habituel des décollages et atterrissages. Toutefois, des campagnes mobiles ont également été effectuées et ont confirmé que les niveaux de bruit sont conformes aux normes en vigueur.

Ce point fera de toute façon l'objet d'une réflexion globale dans le cadre du groupe de travail mis en place.

Monsieur Nicolas THISQUEN ajoute qu'il est toujours intéressant d'avoir des points de mesures complémentaires. A ce titre un sonomètre fixe a été ajouté dans le cadre des travaux de l'allongement de la piste. Cependant, la réflexion doit effectivement se faire de façon globale de sorte à obtenir une répartition logique et représentative sur le terrain.

Monsieur Nicolas THISQUEN rappelle également que les sonomètres utilisés par la SOWAER sont tous certifiés contrairement aux différentes applications disponibles sur Smartphone, etc... La plus grande prudence est donc de mise par rapport aux résultats obtenus par l'utilisation de telles applications.

- Le Président du Comité fait part au Comité d'un article de presse du 15/10/20 traitant du sujet (<https://www.wallonie.be/fr/actualites/la-wallonie-revoit-son-plan-dexposition-au-bruit-peb>) ainsi que du communiqué de presse du 09/10/20 de Ministre Monsieur Jean-Luc CRUCKE (<https://crucke.wallonie.be/home/presse--actualites/publications/revision-du-plan-dexposition-au-bruit-peb.publicationfull.html>)

4. Présentation de l'outil en ligne « Diapason »

Monsieur Stéphane CHERTON fait la présentation de l'outil en ligne « DIAPASON ». Par l'intermédiaire de celui-ci, le public a depuis peu la possibilité de visualiser en temps réel le trafic aérien autour des aéroports wallons ainsi que le bruit y associé via le site internet de la Sowaer : www.sowaer.be/cadre-de-vie/.

Cet outil permet notamment de faire des recherches sur l'ensemble des données d'une journée (en replay) ; d'accéder aux données des niveaux sonores en direct ; de connaître la position, l'altitude et la vitesse d'un aéronef, de localiser un bien par rapport à la trajectoire d'un aéronef mais aussi par rapport aux zones de bruit déterminées autour des aéroports wallons.

Toutes les données présentées émanent :

- de récepteurs ADSB pour le trafic. Pour l'instant, un seul est installé à l'aéroport de Liège. Le 2^{ème} sera prochainement placé à proximité de l'aéroport de Charleroi ;
- des 33 stations sonométriques installées autour des 2 aéroports wallons et gérées par la SOWAER.

Prochainement, d'autres fonctionnalités seront ajoutées telles que :

- la possibilité de calculer la distance entre une habitation et un aéronef en particulier ;
- la répartition des événements sonores par journée et par intensité ;
- le calcul des indicateurs des niveaux de bruit (Lden) ;
- la densité de survols ; ...

Monsieur Stéphane CHERTON informe également que le site internet de la SOWAER permet de visualiser les cartes reprenant l'ensemble des mesures sonores réalisées autour des aéroports de Charleroi et de Liège notamment dans le cadre du principe d'égalité.

De petites vidéos sont aussi disponibles afin d'illustrer les différentes procédures de décollage et d'atterrissage (sens habituel et sens moins courant).

Questions relatives à ce point :

- Lors de sa visite sur le site de la SOWAER, Le Président du Comité a constaté que le sonomètre F109 affichait soudainement des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A) alors qu'il n'y avait aucun avion à proximité. A quoi cela est-il dû ?

Monsieur Stéphane CHERTON explique que les sonomètres installés mesurent les niveaux sonores instantanés (LAeq seconde) et captent donc tous les bruits ambiants (par exemple, le passage d'une moto, une bourrasque de vent, etc...). C'est pour cette raison que les niveaux sonores fluctuent sans cesse et ce, même en l'absence d'avion à proximité du sonomètre.

- Monsieur le Président du Comité souhaite savoir si les mesures effectuées dans le cadre du principe d'égalité sont réalisées dans un périmètre bien déterminé ?

Monsieur Stéphane CHERTON confirme que celles-ci s'effectuent à la périphérie des zones de bruit (courbe de bruit moins 2dB). Ainsi, des campagnes de mesures de bruit sont réalisées tous les 3 ans en bordure des zones du PEB afin de s'assurer que les niveaux sonores induits par l'activité réelle des aéroports wallons restent inférieurs aux niveaux théoriques délimitant les zones de bruit. Si les niveaux sonores sont supérieurs ou égaux en un point de mesure, les riverains habitant dans un périmètre défini autour de ce point peuvent prétendre, moyennant certaines conditions, à la réalisation d'une mesure gratuite au droit de leur habitation. Si cette mesure individuelle confirme les niveaux sonores enregistrés lors de la campagne, le demandeur pourra bénéficier des mesures d'accompagnement correspondantes à sa situation réelle.

- Monsieur Mikhaël JAQUEMAIN souligne qu'il serait intéressant que les données relatives aux retombées d'hydrocarbure soient également disponibles via le site internet de la SOWAER et ce, afin de que le citoyen puisse y avoir un accès direct.

Monsieur Stéphane CHERTON précise que ces mesures sont réalisées de façon continue par l'ISSEP à partir de jauges installées à 4 endroits différents autour de l'aéroport de Charleroi. Les résultats enregistrés jusqu'à présent montrent qu'aucune retombée d'hydrocarbure n'a pu être mise en évidence.

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE ajoute que l'étude de la qualité de l'air est du ressort de l'ISSEP. La SOWAER dépend donc d'un autre organisme par rapport à la diffusion des données et il convient de voir comment organiser de façon structurelle la diffusion de l'information.

5. Projet de liaison entre la gare de Fleurus et BSCA

Monsieur Laurent Gallant, conseiller mobilité/projet au TEC informe qu'au niveau des liaisons, les navettes de bus partiront de la gare de Fleurus par la N586 pour rejoindre la rue des Fusillés (N568) et prendront la rue d'Heppignies pour atteindre le terminal de l'aéroport.

Au niveau de la fréquence des navettes, celle-ci est calée sur celle des trains => fréquence d'une navette toutes les demi-heures de 5h20 à 22h30-23h00.

Les budgets étant adoptés pour ce projet, les liaisons devraient être opérationnelles en 2023.

Monsieur Mickaël JACQUEMAIN explique que le fait de limiter les navettes aux horaires des trains privera les habitants de Fleurus des horaires les plus intéressants et ces derniers seront donc contraints d'utiliser leur véhicule pour leurs déplacements. Or, de nombreuses personnes viennent justement s'installer dans le centre de Fleurus pour se rapprocher de la gare et bénéficier des transports en commun.

afin d'établir la capacité de ces parkings, la ville a besoin de connaître quels seront les horaires de ces navettes (uniquement de jour ou pas, etc...).

Monsieur Laurent GALLANT confirme que les budgets disponibles aujourd'hui ne permettent pas d'augmenter la fréquence et que la question doit dès lors être posée dans le cadre du PWI.

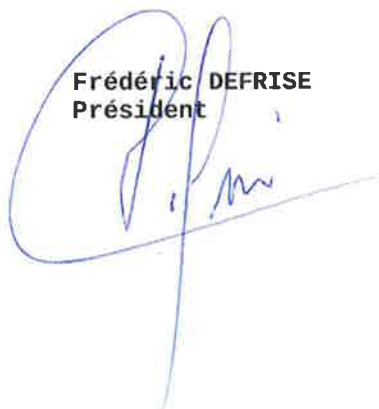
Monsieur Annibale MOSCARIELLO souhaite savoir si des modifications sont prévues au niveau des navettes métro sur la commune d'Anderlues ?

Monsieur Laurent GALLANT précise qu'une augmentation de l'offre en soirée est prévue en 2022 et qu'une uniformisation de celle-ci est prévue à l'horizon 2024.

6. Divers

- Monsieur Denis Lemercinier informe le Comité que Monsieur Philippe VERDONCK, CEO de BSCA, remplacera Madame Anne MASSART en tant représentant suppléant de BSCA au présent Comité.

Fin de la réunion : 11h45


Frédéric DEFRISE
Président


Séverine LACOUR
Secrétaire

**SO
WA
ER**



Pour des demains durables

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

Mercredi 2 décembre 2020





Ordre du jour

1. Approbation du PV du Comité du 5 décembre 2019
2. Etat d'avancement du chantier de l'allongement de la piste (Daniel LIENARD)
3. 5ème révision des zones de bruit (Thibaut de VILLENFAGNE)
4. Présentation de l'outil en ligne « DIAPASON » (Stéphane CHERTON)
5. Projet de liaison entre la gare de Fleurus et BSCA (Monsieur Laurent GALLAND -Conseiller études/mobilité TEC)
6. Divers



Etat d'avancement du chantier de l'allongement de la piste



Rappel du projet



Etat d'avancement



Etat d'avancement



Le bassin d'orage



Le bassin d'orage



Le bassin d'orage



Prochaines étapes importantes

Tenant compte des contraintes liées à la sécurité aérienne, l'année 2021 sera importante au niveau réalisations et ce, dans le respect de la quiétude des riverains également :

- 63cm pour atteindre le niveau fini reste encore à combler ... sur près de 50.000m² (hors shoulder) :
 - ✓ 32 cm d'empierrement, soit près de 16.000m³
 - ✓ 31 cm de revêtement hydrocarboné, soit un peu plus de 38.000 tonnes d'asphalte à poser en 4 couches ;
- Près de 2km de caniveau à fentes en bordure de chaussée aéronautique ;
- Réalisation des réseaux multitubulaires de balisage dont près de 6km de réseaux multitubulaires et 250 chambres de balisage doivent encore être installés ;
- L'installation de près de 100km de câbles pour alimentation du nouveau balisage des chaussées aéronautiques ;
- 450 balises et panneaux de guidage à installer ;

Une autre étape très importante, c'est la mise en service de cette nouvelle infrastructure.

Un groupe de travail a été constitué avec les différentes entités concernées (SOWAER, SPW, BSCA, SKEYES, DGTA).



Merci de votre attention !



**SO
WA
ER**



Pour des demains durables

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

Mercredi 2 décembre 2020





Ordre du jour

1. Approbation du PV du Comité du 5 décembre 2019
2. Etat d'avancement du chantier de l'allongement de la piste (Daniel LIENARD)
3. 5ème révision des zones de bruit (Thibaut de VILLENFAGNE)
4. Présentation de l'outil en ligne « DIAPASON » (Stéphane CHERTON)
5. Projet de liaison entre la gare de Fleurus et BSCA (Monsieur Laurent GALLAND -Conseiller études/mobilité TEC)
6. Divers



Etat d'avancement du chantier de l'allongement de la piste



Rappel du projet



Etat d'avancement



Etat d'avancement



Le bassin d'orage



Le bassin d'orage



Le bassin d'orage



Prochaines étapes importantes

Tenant compte des contraintes liées à la sécurité aérienne, l'année 2021 sera importante au niveau réalisations et ce, dans le respect de la quiétude des riverains également :

- 63cm pour atteindre le niveau fini reste encore à combler ... sur près de 50.000m² (hors shoulder) :
 - ✓ 32 cm d'empierrement, soit près de 16.000m³
 - ✓ 31 cm de revêtement hydrocarboné, soit un peu plus de 38.000 tonnes d'asphalte à poser en 4 couches ;
- Près de 2km de caniveau à fentes en bordure de chaussée aéronautique ;
- Réalisation des réseaux multitubulaires de balisage dont près de 6km de réseaux multitubulaires et 250 chambres de balisage doivent encore être installés ;
- L'installation de près de 100km de câbles pour alimentation du nouveau balisage des chaussées aéronautiques ;
- 450 balises et panneaux de guidage à installer ;

Une autre étape très importante, c'est la mise en service de cette nouvelle infrastructure.

Un groupe de travail a été constitué avec les différentes entités concernées (SOWAER, SPW, BSCA, SKEYES, DGTA).



Merci de votre attention !

