

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi du 14 juin 2024

Présents :

- Monsieur **Mikhaël JACQUEMAIN**, Président du Comité ff, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- Madame **Sophie RENAUX**, représentante suppléante de la Commune de Courcelles
- Monsieur **Sébastien VERSTRICHT**, représentant suppléant de la Ville de Fontaine-L'Évêque
- Madame **Anne MATHELART**, représentante suppléante de la Commune Les Bons Villers
- Monsieur **Eric CHARLET**, représentant effectif de la commune de Chapelle-Lez-Herlaimont
- Madame **Larissa DAVOINE**, représentante effective de la Ville de Binche
- Madame **Jenny REULIAUX**, représentante suppléante de la Ville de Binche
- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant suppléant du Ministre Adrien DOLIMONT
- Monsieur **Hervé FRANSENS**, représentant suppléant de BSCA
- Monsieur **Nicolas THISQUEN**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Thibaut de VILLENFAGNE**, représentant suppléant de la SOWAER
- Madame **Séverine LACOUR**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi

Excusés :

- Monsieur **Frédéric DEFRISE**, Président du Comité - représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **Mathieu PERIN**, représentant effectif de la Commune Les Bons Villers
- Monsieur **Annibale MOSCARIELLO**, représentant effectif de la Commune d'Anderlues
- Monsieur **Michel LONGUEVILLE**, représentant effectif de la Commune de Sombrefe
- Madame **Caroline TAQUIN**, représentante effective de la Commune de Courcelles
- Monsieur **Gianni GALLUZZO**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Évêque
- Monsieur **Julien PAUWELS**, représentant effectif de BSCA

Invités à la réunion :

- Monsieur **Quentin EVRARD**, Sustainability Manager BSCA
- Madame **Gisèle MAGNO**, Directrice Environnement SOWAER
- Monsieur **Stéphane CHERTON**, Ingénieur SOWAER

Début de la réunion : 14h10

Monsieur le Président du Comité Frédéric DEFRISE étant excusé, Monsieur Mikhael JACQUEMAIN assure la présidence du Comité

Monsieur Mikhael JACQUEMAIN informe le Comité du remplacement de Monsieur M GUNWISA, membre suppléant de la Ville de Fontaine-L'Evêque, par Monsieur Sébastien VERSTRICHT

1. Approbation du procès-verbal du 15 décembre 2023

Une remarque a été émise par Monsieur Michel LONGUEVILLE au point N°3, page 3. Le procès-verbal a été modifié en ce sens

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

2. Renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi

Messieurs Hervé FRANSENS et Quentin EVRARD informent les membres du Comité que la société ARIES finalise actuellement les différents chapitres de l'étude d'incidences Celle-ci devrait être finalisée et complète pour la fin du mois de juin

La demande de permis sera sans doute introduite fin juillet Dès que la demande sera déclarée complète et recevable, l'enquête publique pourra débuter (vers le mois d'octobre).

La durée de cette enquête publique est d'un mois

La décision du Gouvernement wallon quant au renouvellement du permis unique devrait être rendue dans le courant du mois de mars 2025

Les recommandations faites par l'auteur de l'étude d'incidence pourront être présentées lors du prochain Comité.

Comme le prévoit la législation, un résumé non technique sera également mis à disposition du grand public dès le début de l'enquête publique.

Question relative à ce point :

Ce point n'amène aucune question

3. BSCA : aménagements en cours et à venir

Monsieur Hervé FRANSENS énumère les différents aménagements à venir :

- Extension du poste de filtrage ,
- Extension de la zone réservée à la police ,
- Extension de la salle de reprise des bagages

Ces projets feront l'objet de demandes de permis d'urbanisme ultérieures. Par contre, ceux-ci ont bien été pris en compte dans l'étude d'incidences pour le renouvellement du permis unique

Question relative à ce point :

Ce point n'amène aucune question.

4. BSCA : Certification ACA Niveau 4 et publication d'une roadmap 2050 spécifique à BSCA

Monsieur Quentin EVRARD informe le Comité que BSCA a atteint le niveau 4 du programme Airport Carbon Accreditation (ACA) de l'ACI EUROPE (Airport Council International).

Ce programme de certification mondiale en matière de gestion des émissions carbone évalue de manière indépendante les efforts menés par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions carbone à travers différents niveaux de certification. Il a pour but d'encourager et de permettre aux aéroports d'implémenter les meilleures pratiques en la matière.

Ce programme comporte 7 niveaux dont la numérotation est comme suit : niveau 1, 2, 3, 3+, 4, 4+ et 5. BSCA a atteint le niveau 4, ce qui signifie que sa gestion des émissions carbone est alignée aux objectifs climatiques mondiaux et qu'elle prend en compte l'ensemble de ses émissions (avions et passagers inclus).

L'aéroport s'est, entre autres, concentré sur une réduction absolue de ses émissions de gaz à effet de serre. Ce plan comprend également l'engagement des partenaires œuvrant sur le site aéroportuaire (les compagnies aériennes, SKEYES, les concessionnaires, le TEC, les passagers, etc.).

Question relative à ce point :

Monsieur Mikhael JACQUEMAIN souhaite savoir si un système de tiers-investisseurs est envisagé ?

Monsieur Quentin Evrard explique que par exemple, dans le cadre de l'Enerport il y aurait d'une part la réduction d'émissions carbone et d'autre part, l'amélioration du cadre de vie. Ainsi, au niveau des panneaux photovoltaïques, l'électricité produite servira dans un premier temps à alimenter le site aéroportuaire mais il n'est pas exclu que dans un deuxième temps, les riverains de Ransart puissent également en bénéficier.

De même un projet de communauté d'énergie, en partenariat avec Igretec, est en cours d'étude.

5. Surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi – Rapport annuel ISSeP 2023

Monsieur Stéphane CHERTON présente les principaux résultats des mesures réalisées autour de l'aéroport de Charleroi pour l'année 2023.

Il en résulte la conclusion suivante : pour la grande majorité des polluants, les concentrations mesurées en 2023 sont généralement inférieures à celles de 2022. Pour tous ces polluants, aucun apport significatif en provenance des activités aéroportuaires ou des mouvements des avions n'a pu être mis en évidence.

Ces résultats sont disponibles sur le site internet de la SOWAER via le lien <https://www.sowaer.be/informations-aux-citoyens/#qualite-de-l-air> ou directement via

<https://www.wallonair.be/fr/publications/12-qualite-de-l-air-ambient/279-charleroi-airport-rapport.html>

Monsieur Stéphane CHERTON réalise également une démonstration via le site internet de la SOWAER

Une vidéo capsule a également été mise en ligne à ce sujet afin d'expliquer les mesures réalisées autour des aéroports wallons et les résultats

Question relative à ce point :

Ce point n'amène aucune question

6. Plaintes « bruit » relatives à l'année 2023 et début 2024

Monsieur le Président donne la parole à Madame Gisèle MAGNO afin de présenter les données relatives aux plaintes enregistrées par le service Environnement Charleroi au cours de l'année 2023 et en ce début 2024 (voir présentation en annexe)

De manière générale, l'année 2023 enregistre une augmentation de 5% des mouvements totaux et une diminution de 24% des retours tardifs comparativement à 2022

Le 1^{er} quadrimestre 2024 enregistre quant à lui une augmentation de 16% des mouvements totaux et une diminution de 37% des retours tardifs

Les plaintes « bruit » ont quant à elles doublé puisque 526 plaintes ont été enregistrées en 2023 contre 261 en 2022. Il est toutefois à noter que 332 plaintes émanent d'un seul plaignant et portent principalement sur les départs matinaux (entre 6h30 et 7h) et les nuisances sonores en général

Madame MAGNO attire l'attention des membres du Comité sur le fait que la majorité des plaintes reçues par le service Environnement Charleroi sont de plaintes générales et non relatives à des vols ciblés. De ce fait, il est très difficile d'analyser la situation en vue de proposer d'éventuelles améliorations.

Madame MAGNO informe également le Comité qu'en juillet 2023, la ville de Fleurus a transmis à la SOWAER une pétition (408 signataires) que lui a adressée l'asbl Hep-Pivert. Les signataires sont majoritairement tous localisés sur le village d'Heppignies, lequel est impacté lors des décollages en sens inversé

Le GTT (Groupe de Travail Technique) a chargé SKEYES d'étudier les doléances des signataires. Une fois cette étude terminée, la SOWAER reviendra vers le Ministre et la Ville de Fleurus

Questions relatives à ce point :

Monsieur Mikhaël JACQUEMAIN souhaite savoir ce qui explique la diminution des retours tardifs en 2023 et début 2024 ?

Monsieur Hervé FRANSENS rappelle que le nombre important de retours tardifs enregistré en 2022 s'expliquait notamment par la conjugaison de plusieurs facteurs :

- o Premièrement, la fermeture de l'espace aérien russe qui contraint certains vols à traverser l'Europe centrale Il en résulte une plus grande saturation des routes habituellement empruntées et, par conséquent, des retards sur les horaires prévus initialement ,
- o Deuxièmement, une reprise de l'activité aérienne beaucoup plus importante qu'initialement prévue et une saturation du ciel aérien ,
- o Certains phénomènes météorologiques (par exemple, les fronts orageux) entraînant parfois des détours et donc, des retards consécutifs, et ce, afin d'assurer la sécurité des vols

Malgré la diminution enregistrée, les mois de juillet et août restent des mois plus susceptibles d'engendrer des retours tardifs puisque le volume d'avions dans le ciel européen est beaucoup plus important Toutes ces données se trouvent dans le rapport annuel d'EUROCONTROL

Monsieur Mikhael JACQUEMAIN précise toutefois qu'aux Pays-Bas, les retours tardifs ne sont pas autorisés. Pourquoi n'est-ce pas le cas à l'aéroport de Charleroi ?

Monsieur Hervé FRANSENS rappelle que les arrivées tardives sont autorisées pour autant qu'il s'agisse d'avions basés à Charleroi dont l'heure d'arrivée était prévue avant 23h00 et que ces dépassements horaires ne soient pas imputables aux compagnies aériennes Ces mouvements ne sont toutefois autorisés que pour autant qu'ils ne dépassent pas un quota annuel moyen par avions basés

Actuellement, les avions basés à Charleroi partent à 6h30 et effectuent 3 à 4 rotations par jour et doivent rentrer au plus tard à 23h Si on refuse le retour d'avions basés après 23h00, cela signifie qu'ils devront être dirigés vers un autre aéroport Cela aura pour conséquence que les passagers et l'équipage devront être ramenés à Charleroi (nécessité de trouver bus, taxis,) Le lendemain matin, l'équipage devra regagner l'avion afin de rapatrier l'avion à vide à l'aéroport de Charleroi, ce qui engendrera un retard entre l'heure de départ prévue et l'heure réelle de départ. Ce retard se répercutera tout au long de la journée et engendrera à nouveau un retour tardif.

Interdire le retour d'un avion basé engendrera également plus de nuisances environnementales

7. Démantèlement et recyclage des avions : état d'avancement du dossier

Monsieur Nicolas THISQUEN informe le Comité de l'évolution de ce projet

Le modèle opérationnel financier ainsi que quelques autres points devraient être finalisés dans les prochains mois en vue de présenter le projet complet au Gouvernement wallon en automne

Comme annoncé lors du précédent Comité, nouvelle implantation retenue se situera côté sud, sur l'emprise actuelle de la SA SABENA ENGINEERING (ex SABCA)

De ce fait, le bâtiment actuel sera réparti en 3 éléments

- 1^{er} élément sera dévolu au démantèlement des avions ,
- 2^{ème} élément maintient des activités de maintenance militaires ,
- 3^{ème} élément : maintenance des aéronefs civils en lien avec l'activité de l'aéroport de Charleroi. Cette partie du hangar devra faire l'objet de modification étant donné la hauteur des avions civils comparativement aux avions militaires

Ce point sera de nouveau abordé lors du prochain Comité

Questions relatives à ce point

Monsieur Sébastien VERSTRICHT souhaite connaître le nombre d'emplois que va engendrer ce projet ?

Monsieur Nicolas THISQUEN répond qu'il y aura un maintien de l'emploi actuel ainsi qu'une création d'emplois supplémentaires civils et militaires tant sur le site de SABENA ENGINEERING que de l'entreprise COMET qui procédera au recyclage sur son propre site. Toutefois, le Business modèle est à finaliser et il n'y a donc pas encore de chiffres précis à l'heure actuelle

8. Divers

8.1. Nouvelles fonctionnalités de l'outil en ligne DIAPASON

Monsieur Stéphane CHERTON fait la démonstration des nouvelles fonctionnalités de l'outil en ligne DIAPASON, à savoir :

- L'affichage complet de la trajectoire d'un avion avec distinction des atterrissages et des décollages ,
- L'affichage des trajectoires en différé jusqu'à 90 jours en arrière (au lieu de 30 initialement) ,
- L'affichage de l'ensemble des trajectoires par période de 24h;
- L'affichage uniquement des vols de l'aéroport de Liège ,
- La sélection d'une période de la journée (jour - soirée - nuit) ,
- L'évolution des mesures sonores relevées par les sonomètres fixes sur 24h (en plus de période de 30') ,
- Les statistiques des survols d'une commune sur 24h (en plus de période de 30') ,

- L'affichage de l'origine et la destination de chaque avion ;
- La localisation des sonomètres temporaires en dehors du PDLT ;
- La localisation des sonomètres durant la campagne de mesures sonores 2022-2023.

Ces nouvelles fonctionnalités seront pleinement opérationnelles en juillet 2024.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Mikhaël JACQUEMAIN souhaite savoir si les données brutes peuvent également être obtenues ?

Monsieur Stéphane CHERTON précise que celles-ci se présentent dans un format bien particulier dont la lecture nécessite l'utilisation d'un logiciel informatique spécifique. Le dépouillement de ces données est également compliqué.

C'est la raison pour laquelle l'outil en ligne DIAPASON a été créé : les informations sont ainsi accessibles à tous.

8.2. Projet AERO SOLS

Monsieur Stéphane CHERTON rappelle que la ministre de l'environnement a mandaté une étude pilote nommée « Aéro-Sols » en vue de répondre aux craintes quant aux retombées d'hydrocarbure dans leur propriété.

Cette étude a démarré en 2023 et les stations de mesures sont localisées chez des riverains sur base volontaire.

Les résultats sont attendus d'ici le mois d'octobre 2024.

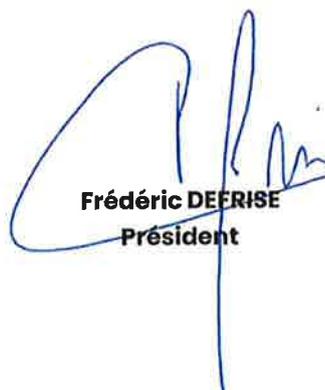
Le site de l'ISSEP (<https://www.issep.be/aero-sols/>) donne de plus amples informations sur ce projet.

Monsieur Quentin EVRARD ajoute que les ruches installées sur le site aéroportuaire pourront également servir d'indicateurs au niveau pollution (étude sur pollens).

Fin de la réunion : 15h40



LACOUR Séverine
Secrétaire



Frédéric DEFRISE
Président

**SO
WA
ER**



Pour des demains durables

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

14 juin 2024



ORDRE DU JOUR

- 1. Approbation du PV du Comité du 15 décembre 2023**
- 2. Renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi**
- 3. BSCA : aménagement en cours et à venir**
- 4. BSCA : Certification ACA Niveau 4 et publication d'une roadmap 2050 spécifique à BSCA**
- 5. Surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi – Rapport annuel ISSeP 2023**
- 6. Plaintes « bruit » relatives à l'année 2023 et début 2024**
- 7. Démantèlement et recyclage des avions : état d'avancement du dossier**
- 8. Divers**

1. Approbation du PV du Comité du 15 décembre 2023



2. Renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi



3. BSCA : Aménagements en cours et à venir



4. BSCA : Certification ACA niveau 4 et publication d'une roadmap 2050 spécifique à BSCA



5. Surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi – Rapport annuel ISSeP 2023



RAPPORT ISSeP 2023 AEROPORT DE CHARLEROI

- **Valeurs contraignantes des Directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE, transposées en droit wallon** : les valeurs limites et valeurs-cibles respectées pour PM10 ,PM2.5, le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, le benzène et le benzo(a)pyrène.
- **Critères de qualité et d'intervention définis par l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC) et l'Université de Liège (ULiège)** : respectés pour le benzène, le toluène, l'éthylbenzène, le naphthalène et le formaldéhyde, à l'exception du critère d'intervention en benzène à la station de Jumet.
- **Non-respects de certaines nouvelles recommandations de l'OMS** : également constatés pour la plupart des stations de comparaison, situées dans un environnement influencé par d'autres sources anthropiques comme le trafic, l'industrie ou le chauffage.



RAPPORT ISSeP 2023 AEROPORT DE CHARLEROI

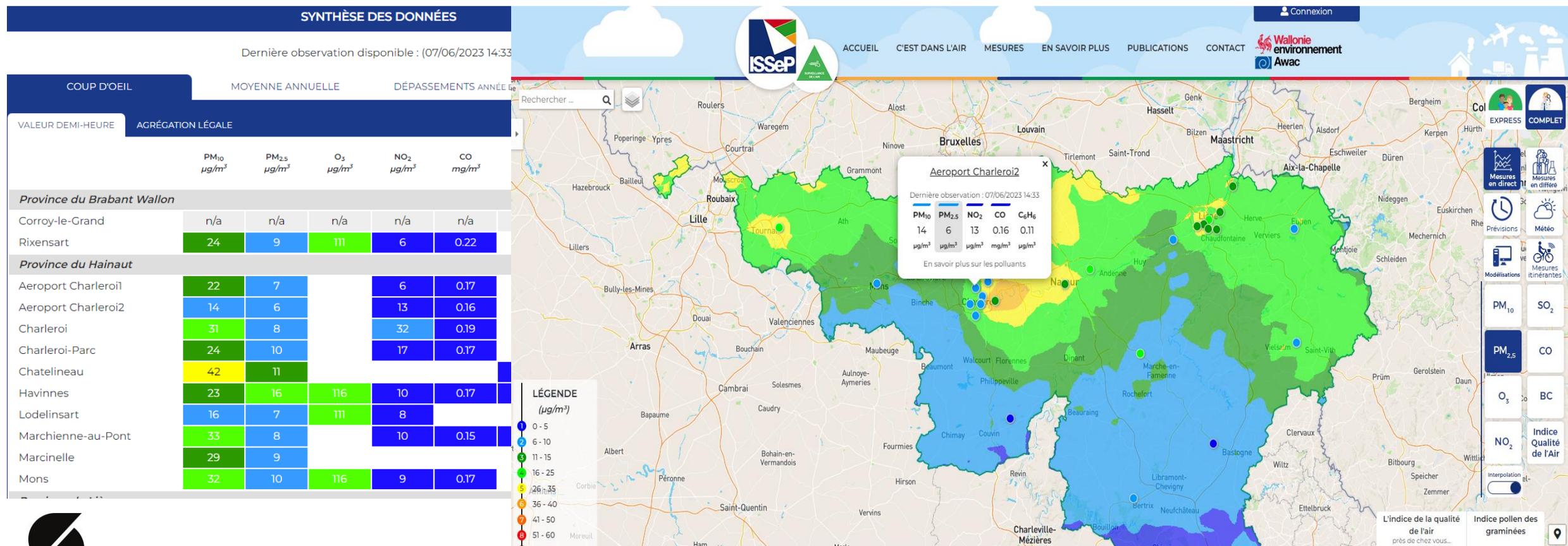
- **Les mesures autour de l'aéroport sont semblables à celles obtenues dans les stations des agglomérations de Charleroi et Liège** et sont même inférieures pour les oxydes d'azote.
- **Retombées hydrocarbures** : tous les résultats sont inférieurs à la limite de quantification. Aucune retombée en hydrocarbures n'a pu être mise en évidence.
- Les concentrations mesurées en 2023 sont généralement inférieures à celles de 2022 pour la majorité des polluants.

Aucun apport en provenance des activités aéroportuaires ou des mouvements des avions n'a pu être mis en évidence



MONITORING EN TEMPS REEL OU DIFFERE via le site wallonair.be

Assurer la diffusion transparente des données dans un contexte global



6. Plaintes « bruit » relatives à l'année 2023 et début 2024



Méthode de comptage des plaintes

La comptabilisation des plaintes est inchangée depuis 1998 :

Tout courrier entrant (lettre, fax, courriel), tout appel téléphonique et toute visite est comptabilisée comme une plainte indépendamment du nombre d'événements (vols, bruit rampant, ...) qu'il contient.

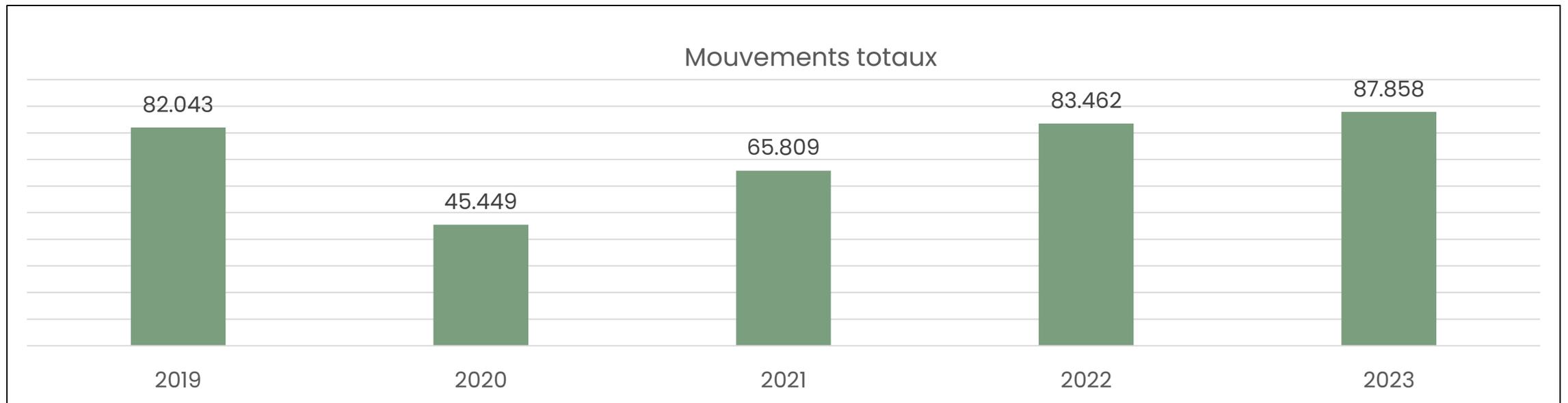
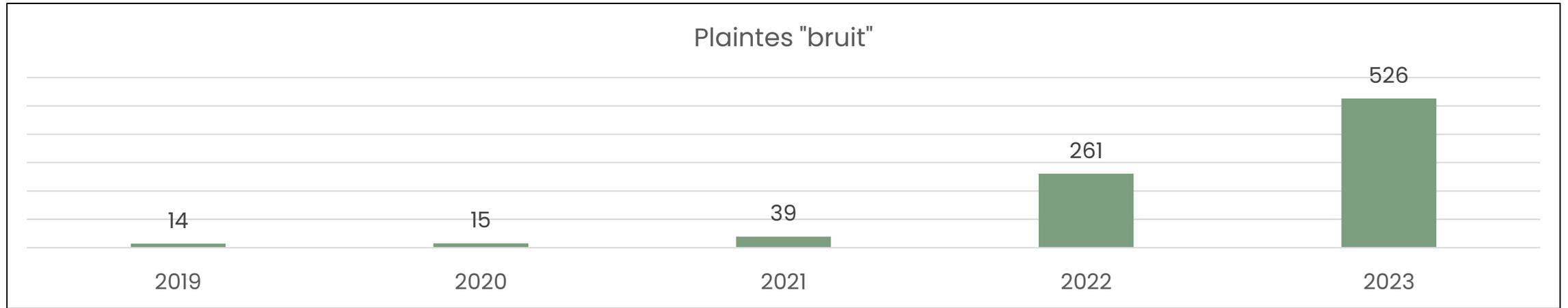


Plaintes « bruit »

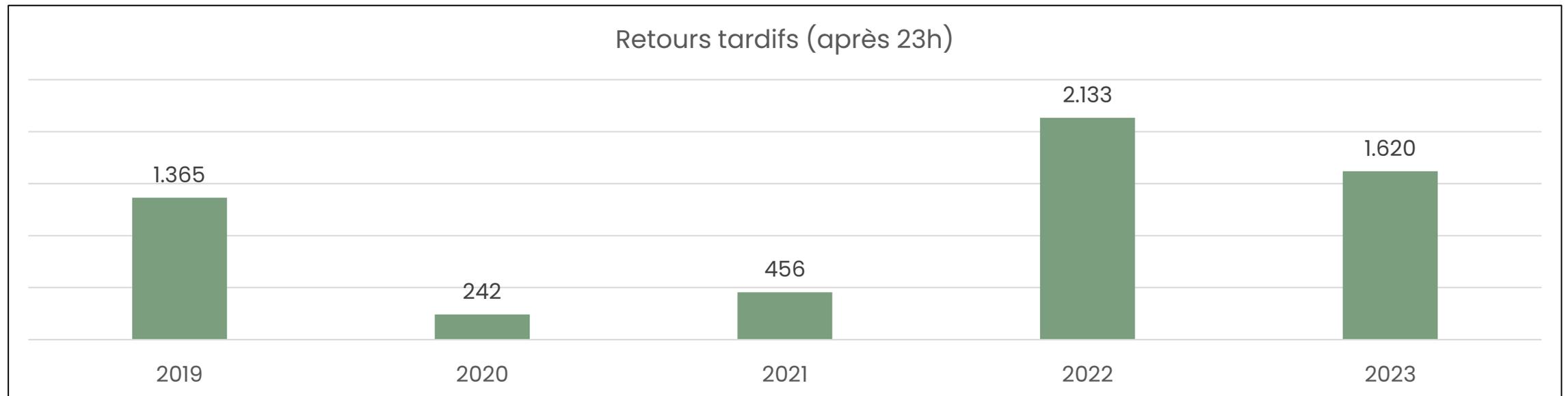
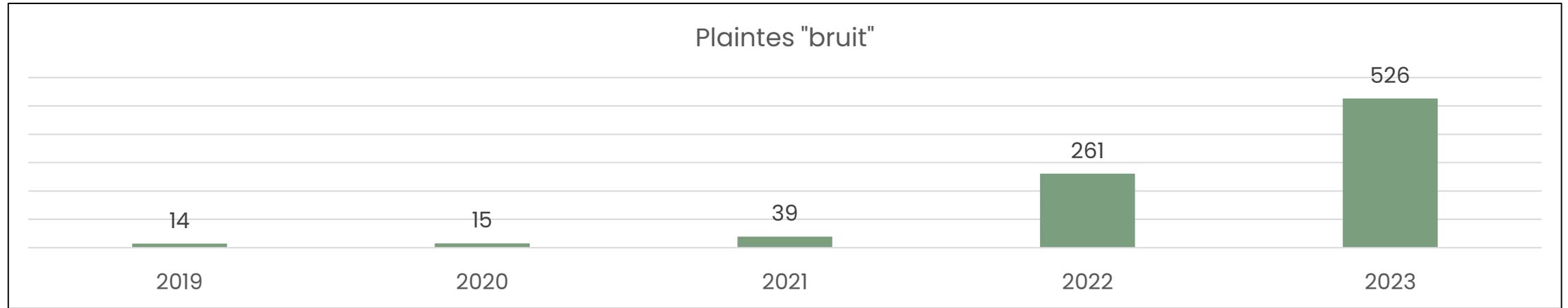
Sur l'année 2023



Aéroport de Charleroi



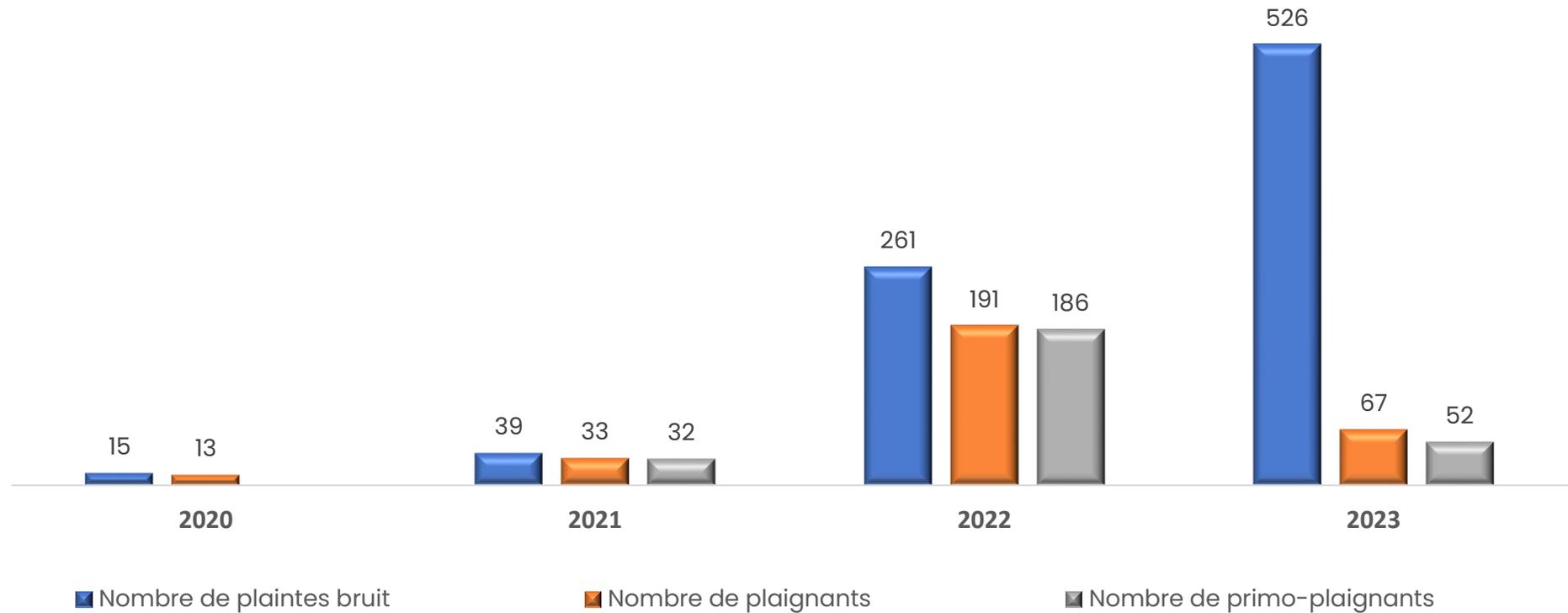
Aéroport de Charleroi



Entre 2022 et 2023 : **baisse de 24%** de retours tardifs



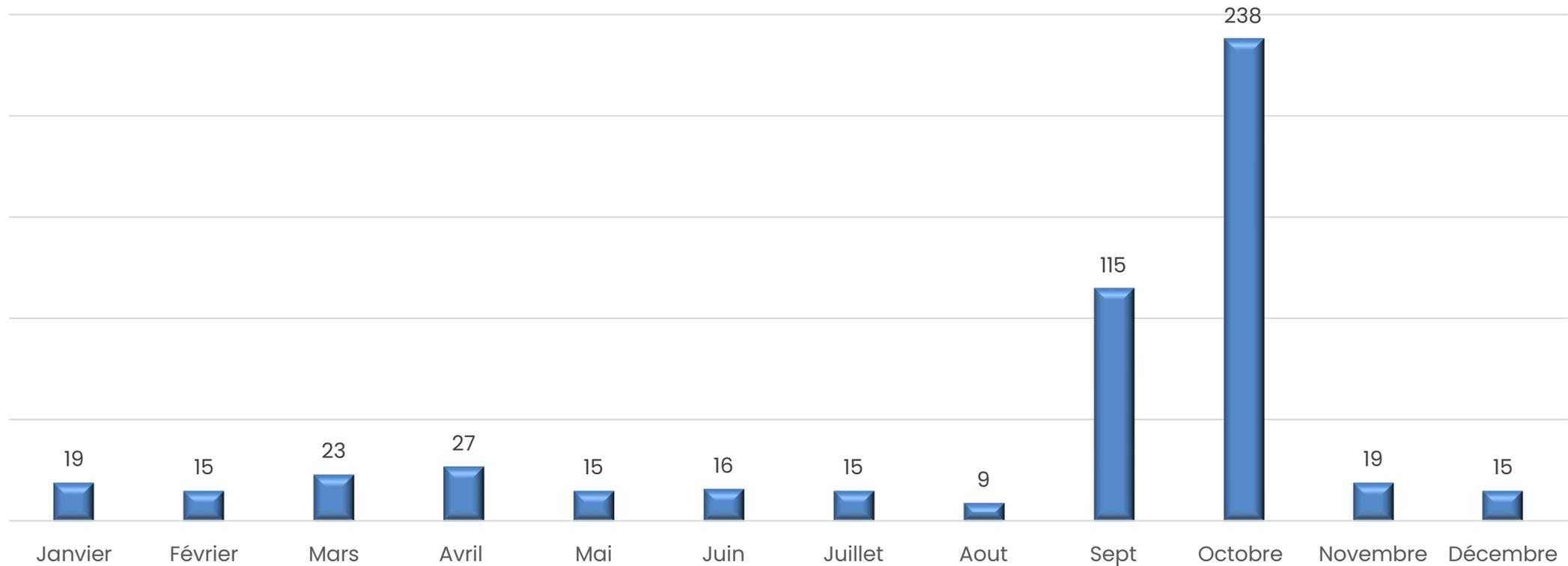
Evolution des plaintes



Primo-plaignants par rapport à l'année précédente



Evolution mensuelle des plaintes « bruit »



Sur septembre et octobre : 332 plaintes émises par un même plaignant

Les 8 communes avec le nombre le plus élevé de plaintes en 2023

Commune	Nombre de plaintes	Nombre de plaignants
CHARLEROI	470	26
COURCELLES	15	10
GEMBLOUX	8	2
FONTAINE-L'ÉVÊQUE	4	4
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	4	2
BINCHE	3	3
FLEURUS	3	3
BRAINE-L'ALLEUD	3	3



Traitement des plaintes

- Toutes les plaintes de 2023 ont été traitées dans un délai moyen de 14 jours
- 99% des plaintes sont adressées par écrit
- 98% des plaintes sont traitées par écrit à la demande des plaignants

Analyse des plaignants 2023

- 51% des plaignants sont situés en dehors du PDLT
- **80% des plaintes ont été émises par 1 plaignant**
- Sur les 67 plaignants:
 - 52 sont des primo-plaignants par rapport à 2022
 - 15 (déjà plaignants en 2022) ont émis 90% des plaintes en 2023

Cas particulier

- En juillet 2023, la Ville de Fleurus a transmis à la SOWAER une pétition (408 signataires) que lui a adressée l'asbl Hep-pivert
- Village d'Heppignies impacté lors des décollages en sens inverse
- Le GTT a chargé SKEYES d'étudier les doléances des signataires sur cette procédure de vols

Analyse des plaintes 2023 avec vols ciblés

- 23% (121) des plaintes portent sur des vols ciblés
- 79% (89)des plaintes portent sur 1 vol
- 92% (112) des plaintes portent sur des vols liés l'aéroport de Charleroi
- 6 plaintes portent sur des trajectoires inhabituelles
- 1 plainte porte sur des vols avec 1 dépassement sonore minimum

Analyse des vols ciblés 2023

La majorité des plaintes portent sur :

- des vols de jour (51%)
- des vols en sens normal (90%)
- des moyens porteurs (97%)

Analyse

La ventilation par nombre de plaintes émis par plaignants:

- les plaignants (65) qui émettent 12 plaintes maximum par an sont davantage gênés par les moyens porteurs opérant de **jour** (66%)
- les plaignants (2) qui émettent plus de 12 plaintes par an sont davantage gênés par les moyens porteurs opérant de **nuite** (46%)

Activités aéroport 2023 ><2022

L'augmentation des activités de l'aéroport constatée en 2022 s'est poursuivie en 2023

- Augmentation de 5% des mouvements totaux
- Augmentation de 14% des passagers
- Diminution de 24% des retours tardifs

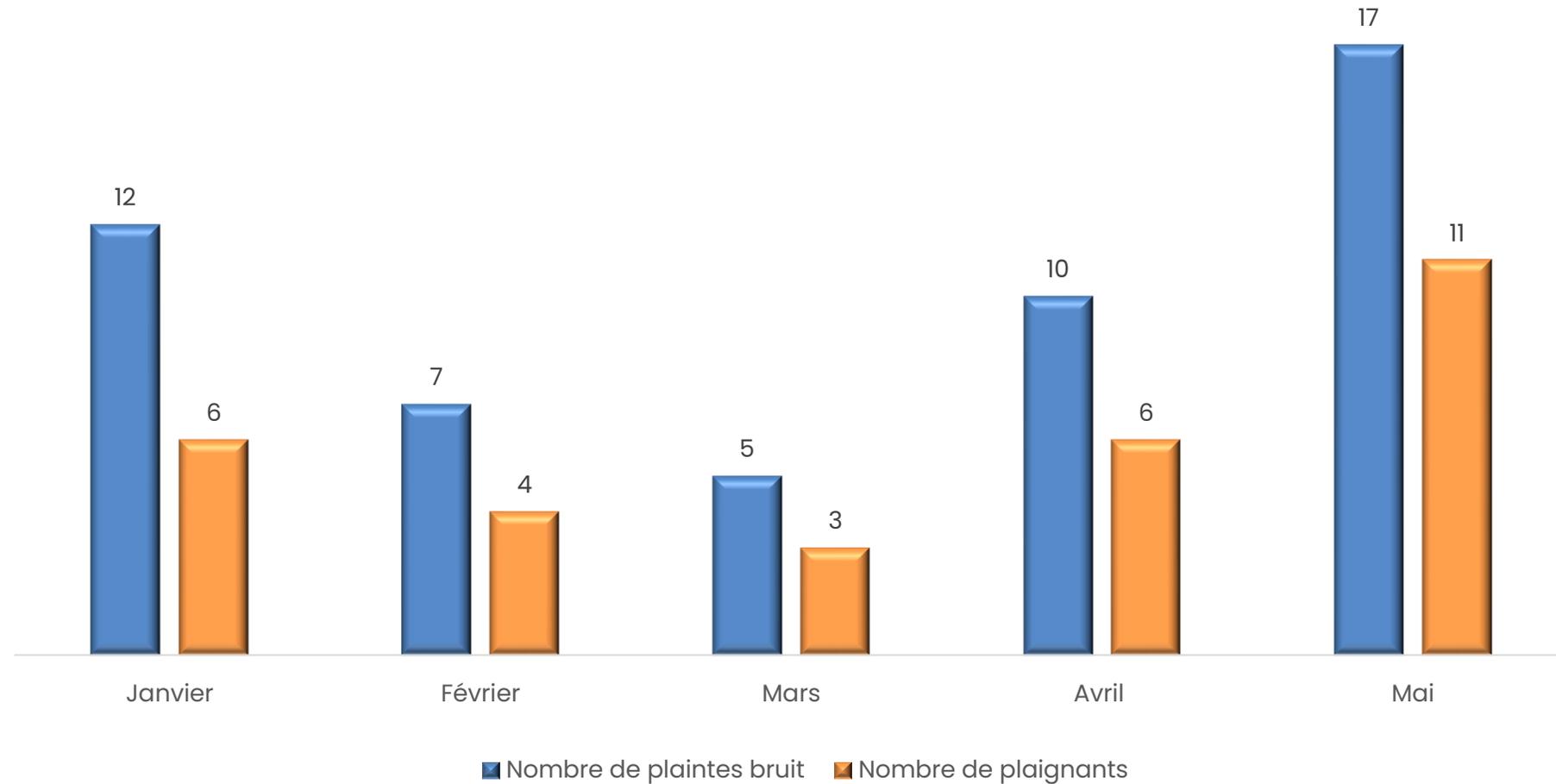


Plaintes « bruit »

Début 2024 (du 1^{er} janvier au 31 mai)



Evolution mensuelle des plaintes « bruit »



Les 4 communes avec le nombre le plus élevé de plaintes en 2024 (au 31 mai)

Commune	Nombre de plaintes	Nombre de plaignants
CHARLEROI	31	8
FONTAINE-L'EVEQUE	4	2
BINCHE	4	2
COURCELLES	3	2



Traitement des plaintes

- Toutes les plaintes de 2024 (51) ont été traitées dans un délai moyen de 12 jours
- 98% des plaintes sont adressées par écrit
- 96 % des plaintes sont traitées par écrit à la demande des plaignants

Analyse des plaignants 2024

- 54% des plaignants sont situés en dehors du PDLT
- **37% des plaintes ont été émises par 1 plaignant**
- Sur les 24 plaignants, 12 sont des primo-plaignants

Analyse des plaintes avec vols ciblés

- 29% (15) des plaintes portent sur des vols ciblés
- 64% (7) des plaintes portent sur 1 vol
- 73% (11) des plaintes portent sur des vols liés à l'aéroport de Charleroi

Analyse des vols ciblés

La majorité des plaintes portent sur :

- des vols de jour (55%)
- des vols en sens normal (91%)
- des moyens porteurs (82%) surtout de nuit (56%)

Activités aéroport

1^{er} quadrimestre 2024 ><2023

- Augmentation de 16% des mouvements totaux
- Augmentation de 8% des passagers
- Diminution de 37% des retours tardifs

7. Démantèlement et recyclage des avions : état d'avancement du dossier



8. Divers

