

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi du 13 juin 2025

Présents :

- Monsieur **Frédéric DEFRISE**, Président du Comité - représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **DEVIN Laurent**, représentant effectif de la Ville de Binche
- Monsieur **LONGUEVILLE Michel**, représentant suppléant de la Commune de Sombreffe
- Madame **MATHELART Anne**, représentante suppléante de la Commune Les Bons Villers
- Monsieur **PATRIS Philippe**, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- Monsieur **CAGNINA Baptiste**, représentant suppléant de BSCA
- Monsieur **LEMERCINIER Denis**, représentant effectif de la Ministre Cécile NEVEN
- Monsieur **THISQUEN Nicolas**, représentant effectif de la SOWAER

Excusés :

- Monsieur **DE RUBEIS Thomas**, représentant effectif de la Commune d'Anderlues
- Monsieur **SOLVEL Christian**, représentant suppléant de la Commune d'Anderlues
- Madame **RENAUX Sophie**, représentante effective de la Commune de Courcelles
- Madame **TESSIER Julie**, représentante effective de la Commune de Sombreffe
- Monsieur **FRANSENS Hervé**, représentant effectif de BSCA
- Madame **LACOUR Séverine**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi
-

Absents :

- Monsieur **AYDIN Birol**, représentant effectif de la Commune de Chapelle-Lez-Herlaimont
- Monsieur **GALLUZZO Gianni**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Evêque

Invités à la réunion :

- Monsieur **EVARD Quentin**, Sustainability Manager BSCA
- Monsieur **de VILLENFAGNE Thibaut**, Directeur général SOWAER
- Madame **MAGNO Gisèle**, Directrice environnement SOWAER

Début de la réunion : 9h40

La réunion a lieu en présentiel.

La discussion du Comité d'Accompagnement du jour porte sur le rapport de synthèse des fonctionnaires technique et délégué relatif au permis d'environnement de l'aéroport de Charleroi.

B.S.C.A. présente les points importants de ce rapport.

- **PFAS**

Fin 2023, la présence de PFAS dans les eaux de surface a été détectée aux abords de l'aéroport. Il est à noter que le seuil de référence pris pour les analyses est celui pour l'eau potable, à défaut d'un seuil officiellement fixé pour les eaux de surface.

Ces PFAS émanant principalement des mousses à extinction utilisées par les pompiers dans le cadre de leurs entraînements sur la dalle (étanche), des mesures ont été prises depuis lors. Les camions des pompiers ont été décontaminés, et bien que des mousses sans PFAS soient dorénavant utilisées, un plan de précaution est d'office mis en place afin de canaliser, récolter et emmener les mousses dans un centre de stockage pour destruction.

Le rejet R2, qui était également l'une des sources, a été curé et assaini entièrement.

Par ailleurs, des analyses PFAS sont régulièrement menées, et continueront à l'être, et sont désormais sous les seuils critiques.

Le Président invite les membres du comité à faire part de leurs questions ou observations.

A la question de savoir pourquoi BSCA n'a pas réagi face aux PFAS avant la demande de permis alors qu'il est indiqué dans l'EIE que les conditions du Tintia sont alarmantes, BSCA indique qu'il y a 2 apports extérieurs à l'aéroport dans ce ruisseau, à savoir les égouts de Ransart et d'IGRETEC. Il est donc difficile d'identifier les réelles sources de pollution. BSCA a fait le nécessaire pour limiter les sources de pollution vers le Tintia. Par ailleurs, les mousses d'extinction sans PFAS autorisées et homologuées par l'IATA n'existent que depuis fin 2022. Début 2023, BSCA avait déjà entamé les démarches pour se fournir en mousses mais le processus restant long, elles ne sont arrivées sur site qu'un an plus tard.

- **Qualité de l'air**

Il existe déjà 2 stations de monitoring de qualité de l'air, ainsi que 4 jauges de retombées d'hydrocarbures, installées dans l'axe de la piste.

Dans le rapport de synthèse, les fonctionnaires technique et délégué suggèrent de monitorer également en permanence les particules ultrafines du côté d'Heppignies et ponctuellement du côté Jumet. Ils préconisent également de faire des campagnes/sondages auprès des habitants, ainsi que des analyses pour déterminer les sources potentielles de ces particules.

A la question de savoir si, au-delà des tests effectués, il est possible de savoir la quantité de particules ultrafines qui sont rejetées par les avions au décollage, BSCA indique que l'aéroport a l'avantage d'être bien desservi au niveau routier, mais qu'il est difficile de distinguer la pollution provenant des avions de celle émanant de la circulation routière.

BSCA veille à agir sur la réduction de la pollution en incitant les compagnies aériennes à renouveler leur flotte, mais également grâce à l'utilisation de l'allongement de la piste et à la promotion de procédures de décollage et d'atterrissage réduisant l'utilisation des moteurs. Plus de 50% des avions utilisés à Charleroi sont de la dernière génération.

Au constat des habitants d'Heppignies de dépôts sur leurs habitations et d'une odeur de kérosène récurrente, BSCA indique qu'il s'agit certainement d'un résidu émanant de moteurs à combustion, commun à l'intégralité des véhicules thermiques (route, air, rail, ...), mais aussi aux pollens, aux poussières de chantiers de construction, etc.

- **Mouvements d'avion/bruit**

Le rapport de synthèse identifie plusieurs leviers visant à minimiser les impacts de bruit liés aux mouvements des avions, à savoir la limitation du nombre de mouvements annuels à 82.870, la déprogrammation progressive des arrivées entre 22h45 et 23h ainsi qu'une limitation à 20 avions basés pendant 3 ans, le temps de rendre effective cette déprogrammation.

Il est également mentionné le fait d'inciter les compagnies à utiliser des avions plus performants.

Dans les conditions spécifiques d'exploitation, il est demandé à BSCA de suivre à la lettre les réponses données aux recommandations faites dans le cadre de l'étude d'incidences.

À la suite de demandes de précisions, il est indiqué que :

- le nombre de vols devrait légèrement augmenter et être fixé à 92.000 d'ici 2045 ;
 - les mouvements liés aux écoles de pilotage représentent 30% des mouvements ;
 - on devrait faire face à un accroissement des vols commerciaux (+1,7%) et une diminution de l'aviation générale (-75%) d'ici 2045, c'est à dire 8500 vols/an.
- Ces chiffres sont basés sur le contexte actuel.

Données de l'étude d'incidences sur l'environnement :

Globalement, pour l'ensemble des mouvements, l'évolution attendue est une augmentation de 11,5% entre 2019 (±82.000 mouvements) et 2045 (±91.500 mouvements).

	2019	2023	2045	Evolution
Aviation commerciale	49 800 mvts	55 600 mvts	83 000 mvts	+67% (+33 200 mvts) par rapport à 2019 +49% (+27 400 mvts) par rapport à 2023
Aviation générale	32 300 mvts	32 300 mvts	8 500 mvts	-75% (-23 800 mvts) par rapport à 2019 et 2023
Total	82.100 mvts	87.900 mvts	91.500 mvts	+11,5% (+9.500 mvts) par rapport à 2019 +4% (+3.600 mvts) par rapport à 2023

Tableau 11 : Projection du nombre de mouvements entre 2019/2023 et 2045
(Source : B.S.C.A.)

- Les retours tardifs sont généralement dus aux avions basés. Il est donc préconisé d'avancer l'heure de retour des derniers vols. Selon les fonctionnaires, le quart d'heure de battement permettrait de rattraper les retards qu'ont accumulés ces derniers vols au cours de la journée.

Fleurus a demandé qu'un sonomètre soit installé de manière permanente à Heppignies sur l'école libre (en dehors du PDLT) et non sur l'école communale (dans le PDLT) mais la SOWAER aurait indiqué que ce n'était pas nécessaire alors que cela est conseillé dans l'étude d'incidence.

La SOWAER précise que le cabinet de Cécile NEVEN a effectivement demandé au SPW et à la SOWAER de rendre un avis conjoint sur la question. Dans ce cadre, il a été jugé plus pertinent d'optimiser la procédure de décollage en sens inverse des avions au niveau du rond-point plutôt que de placer un sonomètre fixe.

Pour le surplus, il faudra attendre la décision du Gouvernement wallon quant à l'ajout d'un sonomètre sur Heppignies.

BSCA indique qu'au cours du dernier CEM meeting (Collaborative Environmental Management), Skeyes a indiqué qu'une étude était en cours afin d'essayer de concentrer les décollages en sens inverse au niveau du rond-point. Il a été demandé aux compagnies aériennes et à Skeyes d'envisager des solutions techniques réalistes qui permettraient de concentrer ces trajectoires à ce niveau.

Dans le cadre du permis, la commune de Sombreffe a également demandé l'ajout de 2 sonomètres fixes afin d'objectiver les nuisances sonores liées au 20% de décollages en sens inverse.

A la question de savoir pourquoi les avions ne décollent pas ou n'atterrissent pas toujours face au vent à l'aéroport de Charleroi, BSCA explique que cela dépend de la force du vent. Tant que le vent arrière (ou vent de travers) ne dépasse pas respectivement 10 ou 8 nœuds, les avions décollent généralement vers Jumet. Dans d'autres aéroports, la limite est souvent fixée à 5 nœuds, ce qui oblige plus souvent à utiliser la piste dans le sens inverse.

En dehors des points évoqués dans le cadre du rapport de synthèse, plusieurs questions sont posées et pourront faire l'objet d'un point particulier à aborder lors des prochaines réunions, à savoir :

- *La situation de Binche : depuis 2023, les riverains de la commune de Binche sont davantage dérangés et souhaiteraient en connaître la raison. Ils constatent notamment des régimes moteurs qui seraient remis dans le tournant.*
- Le montant des amendes adressées aux compagnies : sont-elles versées au Gouvernement ou aux communes ?
- Le suivi des plaintes des riverains de l'aéroport de Charleroi : les plaintes adressées à l'ACNAW sont-elles intégrées à celles de la SOWAER ? Toutes les plaintes sont-elles comptabilisées et traitées ? Des sanctions sont-elles appliquées à la suite de ces plaintes ?
- Les retours tardifs sont-ils sanctionnés ?

- La concentration des trajectoires appliquée à l'aéroport de Charleroi est-elle préférable à celle de dispersion des trajectoires ?

Le cabinet de la Ministre Cécile NEVEN précise que les retours tardifs sont autorisés dans des cas précis fixés par la législation, de même que les sanctions appliquées aux compagnies aériennes. La SOWAER indique que toutes les plaintes sont traitées.

Le comité demande qu'un calendrier des réunions leur soit envoyé, ainsi qu'un ordre du jour. La prochaine réunion devant avoir lieu au mois de septembre ou d'octobre.

BSCA indique que, en dehors du cadre des comités, ils sont ouverts, avec la SOWAER, à répondre à toute autre interrogation.

Fin de la réunion : 11h10



LACOUR Séverine
Secrétaire



DEFRISE Frédéric
Président