

PROVINCE de HAINAUT

ARRONDISSEMENT de CHARLEROI

VILLE de CHARLEROI

Arrêté du Collège des Bourgmestre et Echevins
en séance du **01 février 2005**

SECTION de GOSSELIES

PERMIS D'ENVIRONNEMENT

N° de dossier : PE3904

LE COLLEGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS,

Vu la demande de permis d'environnement introduite le 03 août 2004 auprès du Collège des bourgmestre et échevins de la Ville de CHARLEROI, par laquelle la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER.) S.A., chaussée de Liège, n° 624 à 5100 JAMBES/NAMUR, ci-après dénommé(e) l'exploitant, sollicite l'autorisation *rue des Fusillés, n° 1 à 6041 CHARLEROI (GOSSELIES)* pour :

Exploiter 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 ;

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

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (C.W.A.T.U.P.), tel que modifié par les décrets du 27 novembre 1997 et du 18 juillet 2002 ;

Vu le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ;

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

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

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

Vu le 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 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 février 2001 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 08 novembre 2000 portant création du Comité de concertation pour l'environnement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 juin 2002 relatif au quota de bruit global à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pendant les plages horaires 22 heures-23 heures et 6 heures-7 heures ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Vu les arrêtés du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant les zones du plan d'exposition au bruit et du plan de développement à long terme ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 relatif aux mesures des seuils de bruit maximum à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Vu la loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution ;

Vu l'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales ;

Vu l'arrêté royal du 4 novembre 1987 fixant des normes de qualité de base pour les eaux du réseau hydrographique public et portant adaptation de l'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics, et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales ;

Vu le décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution ;

Vu le décret du 30 avril 1990 sur la protection et l'exploitation des eaux souterraines et des eaux potabilisables ;

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 janvier 1998 adoptant le Plan wallon des déchets « horizon 2010 » ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ;

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. Errata (M.B. 01/10/2002) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative au nettoyage industriel de véhicules de transport de liquides et de bateaux (M.B. 11/03/2003)

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative à la mécanique, transformation à froid et traitement de surface (M.B. 11/03/2003)

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides (M.B. 11/03/2003)

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu le rapport du service technique du service du Permis d'Environnement :

Après visite du lieu d'exploitation, examen de la demande de permis d'environnement et

Vu la décision sur le caractère complet et recevable de la demande du 25 août 2004, envoyée hors du délai prescrit par l'article 20 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (Echéance de l'envoi : 23 août 2004 - Date d'envoi de la décision : 25 août 2004), rédigée par le Fonctionnaire technique du Ministère de la Région wallonne, Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement, Division de la Prévention et des Autorisations (D.P.A.), Direction de Charleroi, au sens de ce même article du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et réceptionnée par le Collège des bourgmestre et échevins le 26 août 2004 ;

Vu que la présente demande a été soumise aux formalités de l'enquête publique du 28 août 2004 au 28 septembre 2004 ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique duquel il résulte :

- Une lettre d'objections et observations sans mention des nom et adresse alors qu'elle est prescrite par l'article 12 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, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 portant conditions sectorielles relatives aux installations d'incinération et de coïncinération de déchets (M.B. 14.03.2003) et du 22 janvier 2004 (M.B. 29.04.2004).

- 46 lettres d'objections et observations qui peuvent être synthétisées comme suit :

– Opposition à la modification du permis d'exploitation de l'aéroport et à l'extension de l'aéroport, étant donné :

1. l'engagement du bourgmestre de l'époque pour un maximum de 10.000 mouvements et 1.000.000 de passagers de jour, par an ;
2. que l'aéroport militaire est devenu civil dans une zone qui n'était pas prévue pour cela ;
3. l'absence de création d'emplois comme cela avait été annoncé, et surtout disparition d'emplois dans les environs immédiats de l'aéroport (hôpital civil de Jumet, commerces) ;
4. que l'exploitation n'a créé qu'à peine 600 équivalents temps plein pour des milliers de riverains perturbés dans leurs activités quotidiennes ;
5. la réduction des activités de la SABCA et SONACA, voire leur délocalisation probable ;
6. la désertification des quartiers et la fermeture de commerces ;
7. que les lacunes du site de Gosselies sont tellement évidentes qu'il est inconcevable d'y envisager la construction d'un nouvel aéroport ;
8. que l'aéroport est enclavé en zone urbanisée dense, avec les risques qui s'ensuivent ;
9. le danger résultant de la proximité de la piste avec les routes longeant l'aéroport ;
10. la proximité excessive d'habitations et d'industries entraînant un risque vital direct pour la population ;
11. la voirie inadaptée au trafic des véhicules et à leur parage ;
12. l'étroitesse du site, l'étroitesse de la piste et la distance insuffisante entre la piste et les voies de circulation parallèles, selon les recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
13. le manque de sérieux avec lequel ont été analysées les alternatives de développement de l'aéroport ;
14. l'existence d'alternatives crédibles quant à l'implantation d'un nouvel aéroport en Wallonie ;
15. que le transport aérien est le plus polluant en terme de km par passager ou de km par tonne transportée ;
16. l'existence de certains mouvements nocturnes (en dehors de 7h00-22h00) ;
17. le bruit engendré, les nuits de plus en plus courtes, car les activités se prolongent tard le soir et recommencent plus tôt le matin ;
18. la privation de sommeil la nuit ;
19. l'absence des mesures d'isolation des habitations ;
20. les mesures d'accompagnement quasi inexistantes jusqu'à ce jour ;
21. les nuisances (bruit, vibration, pollution) dépassant les limites du tolérable.
22. la pollution atmosphérique entraînant des dépôts d'hydrocarbures sur les cultures, la contamination des eaux de citerne et de la nappe phréatique, l'irritation des voies respiratoires, les odeurs de kérozène ;
23. que la disparition des chemins vicinaux n°7 et 8 ainsi que la démolition de la cure sont une perte importante pour le patrimoine ;
24. la dégradation du paysage par élagage successif ;
25. la perte de valeur du patrimoine immobilier, et la réduction du confort des habitations due aux nuisances sonores ;
26. la perte de jouissance des jardins et l'impossibilité de conserver un potager ;

27. que selon l'obligation de réduction des gaz à effet de serre, le projet envisagé est à rejeter car contraire aux intérêts de la société humaine dans son ensemble.

- Etude d'incidences tendancieuse et partielle.
- Manque d'information au citoyen lors de l'enquête publique.
- Questionnement sur la base sérieuse économique qui a permis à l'auteur de l'étude d'incidences de valider les chiffres relatifs aux nombres de mouvements et à la capacité de l'aéroport.
- L'affirmation faite par l'auteur de l'étude d'incidences selon laquelle l'aéroport de Charleroi est reconnu comme étant l'un des deux aéroports régionaux qu'il convient de développer en tant qu'aéroport de délestage de celui de Zaventem, est fausse dans la mesure où la société qui exploite l'aéroport de Bruxelles National est au contraire demanderesse de trafic passager de jour, à moins que l'on compte reprendre à Gosselies des vols de nuit, ce qui serait contraire à la vocation d'aéroport de jour de Gosselies.
- Une exploitation minière a bien eu lieu à cet endroit, puisque des plans existent, contrairement à ce qu'annonce l'auteur de l'étude d'incidences.
- Evaluation incorrecte faite par l'auteur de l'étude d'incidences, quant aux risques dus à la proximité de l'aéroport du site classé dit « Bois Lombu », du Bois d'Heigne et du Bois de la Serna, étant donné :
 1. le risque pour les avions de par la présence des oiseaux ;
 2. que la proximité de l'aéroport n'est pas favorable à la préservation du site classé.
- Questionnement quant à l'impact sur la santé.
- Questionnement sur les rejets des eaux usées et leur épuration.
- Fragilité du développement basé à 90% sur un opérateur unique, et non-mention dans l'étude d'incidences sur l'environnement des subsides octroyés à celui-ci.
- Incohérence avec le Schéma de Développement de l'Espace Régional ;

Considérant qu'en vertu de l'article 32, §2, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, le Fonctionnaire technique, par sa décision du 13 décembre 2004, a prorogé de 30 jours le délai de transmission du rapport de synthèse pour les motifs suivants :

«

l'instruction de la demande nécessite un délai supplémentaire ; tous les avis des instances consultées ne nous sont pas encore parvenus.

» ;

Vu le rapport de synthèse du 11 janvier 2005 rédigé par le Fonctionnaire technique, transmis dans le délai prescrit par l'article 32 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et réceptionné par le Collège des bourgmestre et échevins le 12 janvier 2005 ;

Considérant les avis suivants sollicités par le Fonctionnaire technique :

- Fonctionnaire délégué du Ministère de la Région wallonne (M.R.W.), Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine (D.G.A.T.L.P.), Direction du Hainaut II ;
- Ministère de la Région wallonne (M.R.W.), Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement (D.G.R.N.E.), Division des déchets, Office wallon des déchets ;
- Ministère de la Région wallonne (M.R.W.), Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement (D.G.R.N.E.), Division de l'Eau ;
- Ministère de la Région wallonne (M.R.W.), Direction Générale des Technologies, de la Recherche et de l'Energie, Division de l'Energie, Direction de la Distribution d'Energie ;
- Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (M.E.T.), Direction Générale des Transports (D.G.3), Direction de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (D.324) ;
- Service Public Fédéral - Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie - Qualité et Sécurité - Service des Explosifs ;
- Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (C.W.E.D.D.) ;

Considérant l'absence d'avis du Fonctionnaire délégué, donc réputé favorable (art. 30 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel du 22 octobre 2004 du M.R.W., D.G.R.N.E., Division des déchets, rédigé comme suit :

«

*J'ai le plaisir de vous informer de ce que **l'Office wallon des Déchets remet un avis favorable** sur la demande visée sous rubrique.*

Sur base des informations fournies par le requérant, on est en droit de s'attendre, dans le cadre normal des activités de l'aéroport, à la production de :

- *déchets dangereux qui consisteront principalement en des huiles moteur et des solvants résultant des activités de maintenance des appareils ;*
- *déchets assimilés à des déchets ménagers : déchets générés par les boutiques commerciales implantées dans l'aéroport, déchets issus des services administratifs de l'aéroport –papiers, emballages n'ayant pas contenu des produits ou des déchets dangereux, etc-, ...*

- *déchets pouvant être considérés a priori comme non dangereux mais ne ressortissant pas pour autant de la catégorie des déchets assimilés aux déchets ménagers : déchets de construction/démolition liés à l'entretien des bâtiments et des pistes*
- *sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine. En l'occurrence, il s'agira essentiellement de déchets issus des services de catering offerts, le cas échéant, à bord des appareils et des déchets de cuisine et de table générés par les restaurants et autres établissements assimilés implantés dans l'aéroport, qu'ils soient destinés à l'usage du personnel de l'aéroport ou des voyageurs transitant par celui-ci. Cette notion couvre également les litières issues du transport d'animaux vivants.*

Pour la gestion de tout ou partie de ces déchets, il conviendrait de viser les rubriques suivantes du permis d'environnement, liées au stockage temporaire de déchets sur le site de production :

- 63.12.05.02 : installation de stockage temporaire de déchets non dangereux d'une capacité supérieure à 30 T et inférieure à 100 T - classe 3 ;*
- 63.12.05.04.02 : installation de stockage temporaire de déchets dangereux d'une capacité supérieure à 1 T - classe 2 ;*
- 63.12.05.05.02 : installation de stockage temporaire d'huiles usagées d'une capacité supérieure à 2000 litres - classe 2 ;*

Compte tenu de la nature des sous-produits animaux évoqués ci-dessus, les rubriques 63.12.05.06 et 63.12.05.07 ne s'appliquent pas.

L'exploitant est par ailleurs tenu au respect des obligations de reprise en matière d'emballages, de déchets électriques et électroniques et des AERW du 09 avril 1992 relatifs aux déchets dangereux et aux huiles usagées.

Je vous prie enfin, de bien vouloir trouver en annexe, les conditions particulières à l'observation desquelles devrait être subordonné le permis d'environnement. Ces conditions ont pour finalité de rappeler les obligations légales de tout producteur de déchets.

Ces conditions ne préjudicient évidemment en rien aux impositions que vous jugeriez nécessaire de proposer, en votre qualité de Fonctionnaire technique, à l'Autorité compétente en vue d'obvier aux divers dangers, nuisances et inconvénients auxquels cette exploitation pourrait donner lieu

» ;

Considérant l'absence d'avis du M.R.W., D.G.R.N.E., Division de l'Eau, donc réputé favorable (art. 30 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel, envoyé le 3 septembre 2004 au Fonctionnaire technique, du M.R.W., Direction Générale des Technologies, de la Recherche et de l'Energie, Division de l'Energie, Direction de la Distribution d'Energie, rédigé comme suit :

«

Après examen, je vous informe qu'aucune objection n'est à formuler à ce sujet

» ;

Considérant l'avis favorable du 25 octobre 2004 du M.E.T., D.G.3, D.324, stipulant :

«

Aucune remarque à formuler quant à la demande

» ;

Considérant l'avis favorable sous conditions du 11 octobre 2004 du Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (C.W.E.D.D.) , rédigé comme suit :

«

L'avis du CWEDD porte sur :

- *la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement,*
- *la qualité du résumé non technique,*
- *l'opportunité environnementale du projet.*

Le rappel du contexte du projet figure en annexe.

Remarque préliminaire :

Le dossier soumis à l'avis du CWEDD est complet. Il comprend :

- *la demande de permis,*
- *l'étude d'incidences sur l'environnement,*
- *l'ensemble des observations et suggestions adressées conformément à l'article 32 de l'AGW du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne.*

Avis sur la qualité de l'étude

Le Conseil estime que l'auteur a livré une étude de bonne qualité qui répond aux exigences du contenu minimum. L'autorité compétente y trouvera les éléments nécessaires pour prendre sa décision.

Au niveau du contenu

Le Conseil apprécie entre autres :

- *La description du projet, non seulement au niveau des installations physiques mais également au niveau de leurs utilisations, tant par les voyageurs que par les avions ;*
- *L'analyse du bruit et des odeurs dans différents cas de figure d'exploitation ;*
- *La prise en compte et l'exploitation des diverses études antérieures réalisées (études de bruits, de " saturation des mouvements " ou des retombées économiques) ;*
- *L'analyse de la sécurité en général, que ce soit sur les mouvements des avions ou sur les installations de stockage ;*
- *L'analyse de la clientèle (caractéristiques socio-économiques et répartition géographique) et du périmètre géographique d'influence de BSCA ;*
- *L'analyse de l'alternative " Chièvres " par rapport à la clientèle actuelle de BSCA.*

- Le Conseil regrette cependant :
- Le peu d'éléments relatifs à la gestion interne des déchets et l'absence d'énumération de ceux-ci. Lors de la visite de terrain, le demandeur a expliqué au Conseil la gestion des déchets et mis à sa disposition tous les éléments, y compris les tonnages actuels ;
- La difficulté parfois rencontrée dans l'étude de se détacher du projet d'implantation d'une nouvelle station aéroportuaire. C'est notamment palpable au niveau de la gestion des eaux usées. Lors de la visite de terrain, le demandeur a cependant précisé qu'il fallait bien comprendre que dans tous les cas de figure, une station d'épuration devra être installée au nord du site ;
- L'absence de présentation de la valorisation et le devenir des installations après cessation des activités : "Aucun plan stratégique n'a encore été mis en place" (page 260) ;
- L'absence de recommandation relative à la rupture que génère l'aéroport dans les liaisons douces locales. Il souligne néanmoins l'importance d'aménager le contournement du site pour les modes doux entre Ransart et Gosselies.

Au niveau de la forme

Le Conseil apprécie particulièrement la qualité des documents cartographiques et des schémas explicatifs.

Le Conseil regrette cependant :

- L'absence d'explications de certains termes utilisés dans le texte (à titre d'exemple, la quarantième heure de pointe) ;
 - La présence de cartes relatives au bruit dans le corps du texte, au lieu d'être annexées, ce qui aurait permis une lecture plus aisée de l'étude ;
 - La présence d'éléments ayant trait au projet de nouvelle aérogare, au niveau des conclusions (page 168), alors que cela n'est pas analysé dans le corps de l'étude.
- Le Conseil constate cependant que la lecture d'une étude relative à un tel projet est très difficile, d'autant qu'elle aborde un vocabulaire et des aspects peu courants.

1. Avis sur la qualité du résumé non technique

Le Conseil estime que le résumé non technique est de bonne qualité.

En effet, ce document reprend les principaux éléments de l'étude et permet au lecteur d'avoir une bonne vue synthétique de l'étude technique et des recommandations qu'elle propose et de se forger une opinion.

2. Avis sur l'opportunité environnementale du projet

Le Conseil remet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Conseil expliquées ci-dessous sont prises en compte.

Le Conseil fait siennes les recommandations de l'auteur et insiste particulièrement sur les suivantes :

- Equiper d'une protection toutes les installations de stockage et de distribution de carburants ainsi que celles de stockage d'huiles ;
- Interdire les mouvements en dehors de la plage horaire 7h – 23h, sauf impératifs liés à des éléments de force majeure (en 2003, il y en a eu 804 !) ;
- Réaliser diverses améliorations du réseau d'égouttage et du traitement des effluents. Par exemple, des bassins de premières pluies, une épuration de l'ensemble des eaux usées dans une nouvelle station située au Nord et dont le rejet est dirigé vers le Tintia ;
- Prévoir des zones réservées aux opérations de dégivrage des avions avec récupération des produits utilisés, tout en installant un système d'étanchéité de ces zones sensibles ;

- Favoriser l'utilisation d'avions présentant les caractéristiques les plus avantageuses sur le plan des émissions polluantes, tout comme l'utilisation de convertisseurs de 400 Hertz permettant d'alimenter en électricité les avions à l'arrêt ;
- Voir les possibilités d'aménagement des bâtiments afin de leur donner une architecture à l'expression forte, signifiante et représentative, image de la région pour les visiteurs extérieurs. Cela permettrait de supprimer la sensation d'une enfilade de hangars avec, perdue au milieu, une aérogare insignifiante ;
- Favoriser le développement du transport en commun plutôt que la voiture individuelle pour accéder ou quitter l'aéroport, ceci d'autant que l'analyse de la clientèle-type confirme le poids peu élevé de ses bagages (< 10 kg).
- De plus, le Conseil recommande de ne pas limiter les exigences relatives à l'exploitation de l'actuel aérodrome sous prétexte qu'une nouvelle aérogare pourrait bientôt voir le jour. Des éléments tels que l'épuration des eaux usées, la protection des sols, les nuisances sonores des mouvements aériens, le péril aviaire ou encore le type d'avions exploités n'ont rien à voir avec la localisation de l'aérogare et peuvent donc être encadrés de conditions d'exploitation dès à présent.

Annexe : Rappel du contexte du projet

L'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud (Gosselies) est doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07-25. Il est implanté au nord du grand Charleroi, au cœur d'un parc industriel situé à la limite de la zone fortement urbanisée formée par les agglomérations de Gosselies, Jumet, Ransart et Lodelinsart et de zones plus rurales des communes de Pont-à-Celles, Fleurus et Les Bons Villers.

La société d'exploitation de l'aéroport est la BSCA, mais c'est la SOWAER (Société wallonne des Aéroports) qui, depuis sa création en 2001, se charge d'assurer l'entretien et le développement de ces infrastructures ainsi que de la gestion des programmes environnementaux qui accompagnent et encadrent le développement des aéroports pour le compte de la Région wallonne.

Cet aéroport est doté des installations nécessaires qui lui permettent d'accueillir des avions de diverses catégories (dont les plus lourds sont de catégorie E – OACI). Il est également doté d'installations nécessaires pour l'accueil des passagers ainsi que le parcage de leurs véhicules et l'intendance de leurs bagages. Il est aussi équipé pour permettre le ravitaillement des avions en carburant. Il possède une infrastructure en bâtiments à vocation administrative et le parcage d'avions de tourisme ainsi que le ravitaillement et l'entretien de ceux-ci.

Les activités développées sur l'aéroport sont diurnes (entre 7h et 23h) et elles sont liées au trafic aérien de passagers : vols réguliers de passagers et vols d'écologie, d'entraînements (sur avions légers). Ceci se traduit par une moyenne annuelle de l'ordre de 60.295 mouvements (atterrissages et décollages) depuis 1999. En terme de passagers, leur nombre n'a cessé d'augmenter depuis 2001, année où l'aéroport est devenu la première base continentale de RYANAIR, opérateur low-cost. En 2003, ce sont 1.803.513 passagers qui ont été transportés (plus de 99 % par vols réguliers et non " charters "), ce qui représente 21 % du total des mouvements.

Une série de sentiers et chemins vicinaux qui traversaient le site ont été déclassés et le contournement du site est donc forcé et non-aménagé. 55 % des voyageurs arrivent à l'aérogare en voiture individuelle ; seuls 22 % utilisent les navettes spéciales en relation avec les gares SNCB de Charleroi-Sud et Bruxelles-Midi.

Deux zones présentant un intérêt sont proches du site de l'aéroport : le domaine du Bois Lombu (site classé, zone de parc au plan de secteur) et le parc de la Serna, chénaie-charmaie à jacinthe des bois. La liaison entre ces deux sites peut s'effectuer pour certains oiseaux par dessus le site aéroportuaire, pouvant induire certains problèmes en relation avec le péril aviaire dans le périmètre de l'aéroport.

La nappe du Bruxellien est, à cet endroit, directement en contact avec les activités de la surface, ce qui la rend particulièrement vulnérable aux pollutions éventuelles générées sur le site.

» ;

Considérant l'avis favorable sous conditions du 22 septembre 2004 du Service Public Fédéral Economie, P.M.E, Classes moyennes et Energie – Qualité et Sécurité - Service Des Explosifs, rédigé comme suit :

«

La requête ci-jointe de la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) vise l'exploitation dans les installations de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud à Gosselies d'un dépôt de munitions de sûreté pour les armes de service de la police aéroportuaire ainsi que de cartouches de signalisation et d'effarouchement destinées à éloigner les oiseaux lorsqu'ils peuvent être source de nuisance pour la navigation aérienne.

Ces produits sont des munitions de la classe B, visées respectivement aux marginaux B6-1 et B3-4 de la liste annexée à l'arrêté ministériel du 3 novembre 1958 portant reconnaissance officielle et classement des explosifs.

Ils sont entreposés seuls dans un local situé dans le terminal de l'aérogare, à l'écart des autres matériaux ou produits dangereux visés par le permis d'environnement.

Le Service des explosifs émet par conséquent un avis favorable à la demande moyennant le respect des conditions jointes en annexe.

1°) Les cartouches de signalisation et d'effarouchement ainsi que les munitions de sûreté pour armes à feu portatives ; c'est-à-dire, les produits visés respectivement aux marginaux B, 3ème catégorie, chiffre 4 et B, 6ème catégorie, chiffre 1 de la liste annexée à l'arrêté ministériel du 3 novembre 1958 portant reconnaissance officielle et classement des explosifs seront conservées dans un local en maçonnerie situé au rez-de-chaussée du terminal de l'aérogare, rue des Fusillés, 1 à 6041 Gosselies.

2°) Le dépôt est désigné " D 23 " au plan du bâtiment B2 (terminal aéroportuaire – planche II.3.5/1) joint au dossier de la demande.

Il consiste en un réduit sans fenêtre mesurant environ 3,7 m x 0,9 m de côté intérieurement et comportant comme seule issue une porte pleine qui ferme à clef.

Il pourra contenir les cartouches et munitions de sûreté visées au 1°) ci-avant à concurrence de 2000 (deux mille) pièces maximum par type de produit..

3°) Les quantités autorisées des divers produits seront inscrites, en caractères nettement apparents, peints à l'intérieur du dépôt.

4°) Les cartouches et munitions de sûreté, contenues dans leurs emballages d'origine, seront conservées dans des armoires fermant à clef.

5°) Le local servant de dépôt sera constamment fermé à clef., sauf pour les besoins du service. On ne pourra ni y pénétrer avec de la lumière à flamme, ni y introduire du feu ou des objets de nature à provoquer du feu.

6°) Il ne pourra s'y trouver de matières aisément combustibles ou facilement inflammables autres que les produits visés au 1°) ci-dessus.

7°) Suivant leurs natures, les cartouches et munitions de sûreté seront réunies par lots, de manière telle que la vérification des quantités puisse se faire aisément.

8°) Un agent désigné à cet effet doit inscrire, jour par jour, sans blancs ni ratures, dans un registre spécial côté et paraphé par l'autorité locale, les quantités de cartouches et munitions de sûreté entrées en magasin ou sorties. La balance du registre doit être faite chaque jour.

9°) Le service du dépôt sera confié à un même agent qui en tiendra les clefs.

10°) L'agent chargé du service sera désigné comme tel à la police locale. La permissionnaire devra produire une attestation de cette dernière constatant que la désignation a été faite.

11°) En cas de vol ou de détournement de produits faisant l'objet de la présente, la permissionnaire préviendra immédiatement la police locale et le procureur du Roi.

12°) Tout cas d'inflammation ou d'explosion sera signalé immédiatement et par télégramme au Service des explosifs de Belgique, à Bruxelles, qui procédera à une enquête administrative. L'état des lieux ne pourra être modifié avant l'enquête. Cet avis sera également donné, dans les douze heures de l'accident, à la police locale et au procureur du Roi

» ;

Considérant que le Fonctionnaire technique de la D.P.A. propose au Collège des bourgmestre et échevins d'accorder l'autorisation sollicitée, en octroyant le permis d'environnement pour un terme de 20 ans, sur base des éléments recueillis lors de l'instruction de la demande et repris au rapport précité, et selon la motivation suivante :

«

Considérant que la demande a été introduite dans les formes prescrites ;

Considérant que la demande a été considérée comme recevable ;

Considérant que, en application de l'article 32, § 2, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, une prolongation de délai de 30 jours a été notifiée à l'exploitant et à notre Collège des Bourgmestre et Echevins par courrier du fonctionnaire technique en date du 13 décembre 2004 ;

Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par le demandeur et de l'instruction administrative que la demande vise à l'exploitation 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 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° 28.52.02.A, Classe 2 :

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est supérieure ou égale à 20 kW, dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel ;

N° 40.30.02.02, Classe 2 :

Installation de réfrigération, de climatisation dont la puissance installée est supérieure ou égale à 100 kW ;

N° 40.30.04.01, Classe 3 :

Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux, d'une puissance calorifique supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW ;

N° 50.50.03, Classe 2 :

Station-service non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides, à l'exception du GPL, des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican ;

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 ;

N° 63.12.05.02.01, Classe 3 :

Installation de stockage temporaire sur le site de production de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 tonnes et inférieure ou égale à 100 tonnes ;

N° 63.12.05.05.02, Classe 2 :

Installation de stockage temporaire sur le site de production des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2 000 litres ;

N° 63.12.06.02, Classe 2 :

Dépôts d'explosifs à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée à 50 kg de poudre noire et poudre sans fumée, 500 kg de mèches de sûreté pour mineurs, cartouches de sûreté pour armes portatives à concurrence de 500 kg de poudre y contenue, 200 000 cartouches Flobert sans poudre et amorce pour cartouches de sûreté pour armes portatives ou 30 kg de dynamite et 500 détonateurs ou 100 kg d'explosifs difficilement inflammables et 500 détonateurs ou 10 kg de dynamite, 50 kg d'explosifs difficilement inflammables et 500 détonateurs ;

N° 74.70, Classe 2 :

Nettoyage industriel (installation fixe pour le nettoyage des trains, autobus, avions, navires, citernes de camion, fûts,... à caractère commercial et/ou industriel) ;

N° 90.10, Classe 2 :

Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article 2, 10°, du décret du 07 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution et d'eaux usées domestiques telles que définies à l'article 2, 8°, du décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, provenant d'établissement d'un secteur non couvert par une condition sectorielle ou intégrale relative au déversement d'eau ;

N° 90.17.02.A, Classe 2 :

Station d'épuration d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article 2 du décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat ;

Considérant que la demande introduite par la s.a. SOWAER s'inscrit dans le cadre du respect des dispositions de l'article 12 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Considérant en effet que depuis l'entrée en vigueur du décret précité et plus particulièrement de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, les aéroports dont la longueur de la piste est supérieure à 2100 m constituent des établissements classés dont l'exploitation nécessite l'obtention d'un permis d'environnement ;

Considérant que l'aéroport de CHARLEROI- BRUXELLES SUD répond au critère de classement fixé par l'arrêté précité, puisque la piste unique présente une longueur de 2.550 m ;

Considérant que jusqu'ici seules les installations annexes à l'activité aéroportuaire ont dû faire l'objet d'autorisations administratives prises en application du Règlement général pour la Protection du Travail (dépôt de kérosène et autres liquides inflammables) ;

Considérant de ce qui précède que la demande vise bien à obtenir la régularisation administrative d'une situation existante ;

Considérant que le projet tel que repris dans l'objet de la demande est soumis d'office à la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement en application de rubriques 62.00.01 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

Considérant que l'étude d'incidences a été réalisée par le bureau S.A. PISSART - VAN DER STRICHT, agréé en Région wallonne pour différentes catégories de projets et notamment les projets d'infrastructure et communications tels que dans le présent établissement ;

Considérant que conformément à la procédure relative à l'instruction des demandes de permis d'environnement soumises à étude d'incidences sur l'environnement, une réunion de consultation préalable du public s'est tenue le jeudi 13 novembre 2003 ayant pour objet la présentation du projet de construction d'une nouvelle aérogare et son implantation au nord de la piste ;

Considérant qu'une seconde réunion a été organisée le 16 mars 2004 ayant pour objet spécifique la présentation de l'aérogare existante ainsi que l'activité aéroportuaire développée actuellement sur le site ;

Considérant que les procès-verbaux et la synthèse des interventions du public au cours de ces deux réunions sont repris dans l'étude d'incidences ;

Considérant en substance, que les observations et interventions relatives à l'objet de la présente demande ont porté principalement sur les sujets suivants :

- *la destination future de l'aérogare actuelle après construction du projet " nord " ;*
- *le rejet des eaux de pluie ;*
- *le parc pétrolier en projet (hors demande) ;*
- *la recherche de sites alternatifs pour l'aéroport (recherche d'une variante de localisation) ;*
- *l'évaluation des besoins de la Région wallonne en aéroport ; l'alternative du site de BIERSET ;*

- les effets des activités aéroportuaires sur le développement urbanistique local ;
- la nécessité de définir officiellement les zones C et D du plan d'exposition au bruit ;
- les emplacements des sonomètres ;
- l'existence d'équipements sensibles dans la zone de sécurité ;
- les dépassements des horaires permis ;
- le manque de retombées économiques locales ;
- la paupérisation des quartiers concernés ;
- le parking sauvage ;
- les impacts sur la santé des personnes ;
- les statistiques d'accidents ;
- les montants et les délais d'indemnisation des riverains ;
- la situation de quasi monopole de la société Ryanair et l'incertitude quant à sa pérennité sur le site de GOSSELIES ;
- la limitation du nombre de mouvements à 10.000 par an de manière à maintenir les nuisances à une charge " acceptable " ;
- l'opposition aux vols de nuit et au transport du fret ;

Considérant que d'une manière générale, tous les sujets et questions abordés lors de ces réunions de consultation du public sont évoqués dans l'étude d'incidences et font l'objet de commentaires de la part de l'auteur (un tableau de références est repris en page 314 de l'étude) ;

Considérant qu'à propos du principe de l'examen d'une variante de localisation, l'auteur de l'étude rappelle, avec raison, que l'étude d'incidences réalisée est une étude sur un projet et non pas une étude sur un plan au sens de l'article 42 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ; que la mission dans le cadre d'une EIE sur un projet consiste bien à examiner les impacts d'un projet défini sur le site dans lequel il s'inscrit et non de rechercher un site capable de recevoir les incidences d'un tel projet ; que proposer un autre site en tant qu'alternative de localisation revient à considérer que les incidences du projet sur le site initial sont inadmissibles et que dans ce cas, il appartient à l'autorité compétente de refuser le projet à l'endroit considéré ;

Considérant qu'il peut être retenu tant de ces réunions que des résultats de l'enquête publique que les riverains marquent leur très nette opposition à toute extension de l'aéroport (aérogare, parking, piste, ..) et affirment clairement que le développement de l'exploitation actuelle a d'ores et déjà atteint un niveau qui entraîne une charge de nuisances inacceptable ;

Considérant que l'incidence principale de l'aéroport est directement liée au trafic aérien ; que le trafic aérien est subdivisé en huit grandes catégories de vol ; à savoir :

- Les vols d'instruction / écolage avec moniteur ;
- Les vols d'entraînement ;
- Les vols réguliers avec passagers ;

- Les vols de tourisme et de plaisance ;
- Les vols militaires ;
- Les vols d'affaires ;
- Les vols irréguliers charters ;
- Les vols divers (essais, démonstrations, militaires, sanitaires) ;

Considérant que la moyenne annuelle du nombre de mouvements (décollage – atterrissage) est d'environ 60.000 dont environ 70 % sont représentés par les vols d'instruction et d'entraînement avec des avions de tourisme ;

Considérant par ailleurs qu'entre 1999 et 2003, les vols réguliers avec passagers sont passés de 3 % à plus de 21 % du nombre total des mouvements, soit 13.309 mouvements ; que cet accroissement notable est lié au succès de la société RYANAIR qui assure presque exclusivement la totalité du transport passagers et ce, avec des avions « moyen porteur » tels que les BOEING 737-800, 737-200 et AIRBUS A320 ;

Considérant que corollairement la fréquentation en passagers est passée durant cette même période de 190.000 à plus de 1.800.000 ;

Considérant que le nombre de passagers attendus pour 2004, estimé sur base des chiffres enregistrés en mars 2004 et sur base d'un taux de remplissage des avions de 75% (134 / vol), est de 2.534.064 ;

Considérant que l'aéroport possède une capacité aéroportuaire en vols réguliers susceptible d'accueillir en pointe 17 mouvements d'avions par heure ce qui correspond pour un taux de remplissage de 75 %, à 4.200.000 passagers par an ;

Considérant que la capacité de l'aérogare ne permet pas d'accueillir un tel nombre de voyageurs ; que déjà dans la configuration actuelle, les estimations faites pour l'année 2004 montrent qu'en période de pointe l'accueil des passagers n'est plus réalisé que dans des conditions de confort et de service médiocres selon les critères définis par l'IATA (International Air Transport Association) ;

Considérant que les estimations pour le futur vont dans le sens d'un développement des activités de l'aéroport (augmentation des vols réguliers passagers en substitution des autres catégories de vols) ; ce qui, par voie de conséquence, pourrait laisser craindre une augmentation proportionnelle des incidences sur l'environnement tant en ce qui concerne le bruit résultant du mouvements des avions qu'à propos des impacts subséquents au trafic aérien tels que la circulation automobile, la qualité de l'air, la sécurité, etc ;

Considérant qu'il importe dans ces circonstances que soit mis en place un ensemble de mesures concrètes visant à limiter voire à réduire l'impact de l'aéroport tout en préservant, dans des limites définies, son développement économique ;

Considérant que la plupart de ces limites ont déjà été fixées au travers d'un ensemble de textes réglementaires internationaux, nationaux et régionaux réglementant le fonctionnement des aéroports ;

Considérant que ces règlements prennent en compte la sécurité des installations et des personnes mais également visent à réduire les impacts de l'activité des aéroports sur les populations locales ; l'aéroport de CHARLEROI n'échappe pas à ces principes généraux ;

Considérant par ailleurs que le développement de l'aéroport s'inscrit dans les objectifs que s'est fixé le Gouvernement wallon dans le cadre des options publiques reprises dans le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) en relation avec le plan de Mobilité et de transport en Wallonie ainsi qu'avec le plan d'Environnement pour le Développement Durable en Région wallonne (PEDD) ;

Considérant que ces orientations politiques consacrent les objectifs suivants :

- *« Développer les aéroports régionaux et les intégrer le plus harmonieusement possible dans notre cadre de vie ;*
- *La mobilité apparaît comme une des valeurs essentielles qui favorise de plus en plus une participation à la vie sociale ;*
- *Une politique de mobilité durable doit être instaurée de façon progressive en synchronisation avec les décisions internationales ;*
- *L'amplitude des effets négatifs de la mobilité sur les personnes, sur le patrimoine naturel et sur le patrimoine bâti est telle, qu'il apparaît aujourd'hui que l'objectif de mobilité durable ne peut être atteint sans que des actions immédiates et en profondeur soient menées, notamment la réduction des émissions sonores à la source (interdiction des aéronefs les plus bruyants, interdiction des essais moteurs de nuit), la réduction des niveaux sonores ambiants et le renforcement des contrôles, la délimitation de zones sensibles avec définition de valeurs guides, de valeurs limites et de valeurs d'alarme, la réalisation de cartes de bruit et l'utilisation de modèles de simulation, ... » ;*

Considérant que les aéroports régionaux existants que sont LIEGE-BIERSET et CHARLEROI-BRUXELLES SUD sont reconnus comme constituant des pôles essentiels de développement économique et de création d'emploi pour la Région wallonne ;

Considérant plus particulièrement que l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD est reconnu en tant qu'aéroport de déstasse de l'aéroport de ZAVENTEM en raison de sa vocation d'aéroport dédié au transport de passagers, qu'il est défini comme devant rester un aéroport de jour ;

Considérant en matière de sécurité que :

- *L'aéroport de CHARLEROI BRUXELLES SUD est conforme aux normes de l'Organisation d'Aviation Civile Internationale (OACI) et dispose des agréments d'exploitation délivrés par l'Administration nationale de l'Aéronautique ;*
- *Toutes les recommandations de l'OACI ne sont pas rencontrées notamment en ce qui concerne les zones de prolongement de piste (un allongement de la piste devrait permettre la création de ces zones de sécurité) ;*

- *La sûreté aéroportuaire est assurée 24 heures sur 24 par les services du Ministère de l'Équipement et des Transports selon les mesures opérationnelles recommandées par la Direction Général du Transport Aérien- niveau fédéral et par les autorités internationales compétentes en matière de sûreté ; la mission consiste à assurer un contrôle préventif en vue de protéger l'aviation civile et les installations aéroportuaires contre tout acte de malveillance ;*
- *La gestion du risque aviaire (risque de collision entre oiseaux et aéronefs) fait partie des prérogatives du Ministère de l'Équipement et des Transports, cellule " Bird Control Unit " en collaboration avec la s.a BSCA (Brussels South Charleroi Airport) chargée entre autres de l'entretien courant du domaine ;*
- *L'aéroport dispose d'un plan d'urgence détaillant les diverses procédures à suivre en fonction d'un événement inopiné, d'un accident ou d'une catastrophe ; il comprend notamment un plan de mobilisation des secours ainsi que les moyens humains et matériel en matière de prévention et de lutte contre l'incendie ;*

Considérant qu'en ce qui concerne l'évaluation de l'impact sonore engendré par le mouvement des aéronefs, la Région wallonne a adopté dans sa législation en la matière, l'indicateur acoustique L_{den} (den = day, evening, night) ;

Considérant que cet indicateur, reconnu sur le plan international comme le plus représentatif de la gêne liée au bruit du trafic aérien, représente un niveau de bruit équivalent sur 24 heures pondéré pour tenir compte de la sensibilité plus grande en soirée (19h-23h) et durant la nuit (23h-07h) ; les avions de nuit sont pénalisés d'un facteur de 10 décibels par rapport aux avions de jour, les avions effectuant des mouvements en soirée sont pénalisés d'un facteur de 5 dB(A) ;

Considérant que le L_{den} permet de tenir compte à la fois :

- *du bruit de chaque appareil ;*
- *du temps de passage de chaque appareil ;*
- *du nombre de mouvements ;*
- *de la période de la journée au moment du survol ;*

Considérant que le décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit habilite le Gouvernement wallon à dresser pour chaque aéroport relevant de la Région wallonne, un plan de développement à long terme (PDLT) fondé sur l'hypothèse d'une utilisation à saturation des infrastructures des aéroports dans leurs limites actuelles et dans les limites de leur développement tel que prévu par le plan d'investissement de la SOWAER ;

Considérant que les limites du PDLT ne sauraient pas être dépassées puisque ce plan représente la situation acoustique liée au développement maximum de l'aéroport ;

Considérant que le PDLT comprend quatre zones géographiques (A, B, C et D) définies en fonction de l'indicateur de bruit L_{den} où :

- la zone A est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 70 dB(A) ;
- la zone B est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 65 dB(A) et inférieur à 70 dB(A) ;
- la zone C est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 60 dB(A) et inférieur à 65 dB(A) ;
- la zone D est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 55 dB(A) et inférieur à 60 dB(A) ;

Considérant qu'à l'intérieur du PDLT, il a été délimité un plan d'exposition au bruit (PEB) fondé sur une hypothèse de développement à moyen terme (10 ans) des aéroports wallons ;

Considérant que le PEB comprend également quatre zones (A', B', C' et D') définies selon l'indicateur L_{den} où pour :

- la zone A' : L_{den} est égal ou supérieur à 70 dB(A) ;
- la zone B' : L_{den} est égal ou supérieur à 66 dB(A) et inférieur à 70 dB(A) ;
- la zone C' : L_{den} est égal ou supérieur à 61 dB(A) et inférieur à 66 dB(A) ;
- la zone D' : L_{den} est égal ou supérieur à 56 dB(A) et inférieur à 61 dB(A) ;

Considérant que la législation en vigueur prévoit la révision triennale de ce plan d'exposition au bruit afin de rencontrer le double objectif de :

- vérifier, d'une part que le PEB 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 ;
- adapter, d'autre part les limites du PEB en fonction de l'évolution prévue ou prévisibles des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à 10 ans ;

Considérant que dans chacune des zones des plans précités sont définies des mesures de type urbanistiques ainsi que des mesures d'accompagnement pour les riverains habitant dans ces zones, telles que l'acquisition des immeubles, l'octroi de subsides ou de primes à l'isolation acoustique ou encore de primes de déménagement ;

Considérant que la situation acoustique actuelle de l'environnement de l'aéroport de CHARLEROI a été établie dans le cadre de l'étude d'incidences par deux méthodes distinctes et complémentaires ; d'une part la réalisation d'un grand nombre de campagnes de mesures de bruit effectuées à partir des stations fixes existantes (système DLAPASON) et de 17 autres points ; d'autre part, l'utilisation d'un logiciel de simulation (les mesures sur le terrain ne permettant pas de couvrir toute la zone soumise à l'impact de l'aéroport) ;

Considérant que les simulations ont été réalisées sur base de deux scénarios ; le premier tenant compte de la flotte ayant fréquenté l'aéroport au cours de l'année 2003 (36 mouvements quotidiens répartis entre 8 mouvements de Boeing B737-200 et 28 mouvements de B737-800) ; Le second sur base des prévisions du trafic pour l'année 2004 (8 mouvements de A-320, 2 mouvements de B737-400 et 8 mouvements de B737-800 supplémentaires, soit 54 mouvements) ;

Considérant que les bruits rampants (bruit au sol) ont été intégrés dans le modèle de simulation ;

Considérant que les courbes de résultats de chacune des simulations ont été tracées et comparées aux courbes des zones A', B', C' et D' du PEB ;

Considérant qu'un comptage des habitations reprises dans chacune des zones de bruit ainsi établies a été réalisé ; il en ressort que les limites des zones sont sensiblement réduites par rapport à celles du PEB et que le nombre d'habitations (150 en zone A', 491 en zone B', 2861 en zone C' et 6092 en zone D' du PEB) se réduit respectivement à 0, 18, 586 et 2668 selon le scénario situation 2004) ;

Considérant toutefois qu'une amélioration substantielle (réduction plus importante des zones d'impact du bruit) pourrait encore être obtenue par l'application des recommandations suivantes faites par l'auteur de l'étude d'incidences :

- 1. le remplacement des avions B737-200 (effectuant actuellement 4 mouvements par jour) par des aéronefs de type B737-800 moins bruyants (effectuant actuellement 28 mouvements par jour) ;*
- 2. la réduction ou la suppression des vols de nuit, leur déplacement dans des tranches horaires diurnes ;*
- 3. l'allongement de la piste de +/- 800 mètres vers l'est ; ceci permettant le déplacement des seuils de bruit de la même distance, dans la même direction et ayant pour conséquence de réduire fortement le nombre de logements concernés par l'impact bruit. Cet allongement serait également susceptible d'améliorer les conditions de sécurité lors des phases de décollage et d'atterrissage des avions ;*

Considérant qu'il entre dans les objectifs de la société RYANAIR de remplacer progressivement ses avions les plus bruyants ;

Considérant qu'il y a lieu néanmoins d'imposer au demandeur en tant que gestionnaire du site aéroportuaire de fournir à l'autorité compétente un programme de remplacement de la flotte actuelle ;

Considérant que les trajectoires des avions ont été définies ; que celles-ci répondent avant tout à des impératifs de sécurité (évitement des obstacles tels que des antennes, des cheminées,..) et à des contraintes techniques (rayons de courbure suffisant, éviter les manœuvres trop rapprochées, position des balises de radioguidage) mais contribuent également dans un moindre de mesure, à limiter l'étendue des zones influencées par le bruit ;

Considérant que pour assurer le contrôle des niveaux de bruit, il a été mis en place un dispositif d'information et d'analyse des procédures aéronautiques et sonores (système DIAPASON) ; que cet outil permet de visualiser la trajectoire des avions, de les localiser par rapport au PEB et de traiter les différentes mesures des sonomètres fixes (sept stations en place actuellement) en vue de créer un lien entre l'environnement sonore et les données de vol ;

Considérant qu'une cellule spécifique de gestion de la problématique environnementale, "SERINFO" a été mise en place afin d'assurer d'une part, la concertation entre les habitants, les autorités communales et les autorités régionales et de finaliser d'autre part, avec les collèges échevinaux les mesures relatives au PEB ;

Considérant de plus qu'il existe depuis 2001 un comité de concertation qui se réunit mensuellement et qui est composé des membres du Gouvernement wallon, des sociétés gestionnaires, de Belgocontrol, des utilisateurs de l'aéroport, des communes concernées par le PEB, des représentants des riverains de l'aéroport et des associations de riverains ;

Considérant qu'il a été fixé un cadre légal pour l'application de sanctions administratives pour les avions produisant un niveau sonore dépassant les valeurs fixées dans les différentes zones du PEB (Agw du 29 janvier 2004) ; qu'il existe également une interdiction d'accès de l'aéroport aux avions polluants ; ainsi sont interdits :

- l'exploitation de certains type d'avions ;
- l'exploitation nocturne d'avions dont le certificat a été renouvelé (avions "hushkités") ;
- les vols d'entraînement de 21 heures à 7 heures, les week-ends et jours fériés ;
- les essais moteurs à l'air libre entre 21 heures et 9 heures ;

Considérant que l'aéroport de CHARLEROI a une vocation "d'aéroport de jour" que son exploitation est autorisée entre 07h00 et 23h00 ; que toutefois moyennant le respect de quota de bruit son exploitation peut se faire en dehors de ces heures ;

Considérant qu'il peut être retenu des mesures d'amélioration de la situation environnementale proposées par l'auteur de l'étude d'incidences :

En matière de qualité de l'air :

L'activité aéroportuaire n'entraîne pas d'émissions de polluants atmosphériques (NOx, hydrocarbures, monoxyde de carbone) dépassant les valeurs limites de qualité de l'air ; les effets d'odeurs sont limités aux abords de la piste.

Les recommandations suivantes sont néanmoins proposées :

- l'utilisation de combustible à haut rendement et de qualité optimale ;
- l'utilisation d'avions présentant les caractéristiques les plus avantageuses sur le plan des émissions de polluants ;
- la limitation de la durée des opérations au sol ;

En matière d'hydrologie et d'égouttage :

Trois cours d'eau sont concernés par le site : le Tintia (au sud-est), le Tic Tic (au sud-ouest), le Piersoulx (au nord-ouest).

Le Tintia et le Piersoulx récoltent des eaux de ruissellement (piste, taxiway et parking avion) ; le Tintia reçoit les eaux en provenance de la station de carburant, le Tic Tic récolte des eaux de ruissellement et l'ensemble des eaux usées provenant des divers bâtiments.

Les systèmes de collecte, au nombre de quatre, sont constitués de réseaux unitaires. Les eaux de ruissellement ne reçoivent aucun traitement préalable avant rejet dans les eaux de surface ou les égouts publics. Les eaux usées se déversent dans des fosses septiques et certains eaux grises comme celles de la station de lavage transitent par des dégraisseurs ou un débourbeur. Un bassin d'orage organise une certaine régulation du volume des eaux se déversant dans le Tintia.

Les recommandations suivantes sont proposées :

- *les débits de pointe actuels rejetés dans les cours d'eau doivent être limités par la création de bassin de retenue ;*
- *la mise en place de dispositifs de pré-traitement ;*
- *la réalisation de stations d'épuration biologique ;*
- *la réalisation d'encuvement pour la collecte des produits dangereux en cas d'épanchement ;*
- *l'installation de bassins de premières pluies ;*
- *la réunion de l'ensemble des installations de traitement au bassin du Tintia ;*
- *l'utilisation de produits de déneigement moins demandeurs en oxygène ;*
- *la séparation des surfaces de ravitaillement des avions en carburant et des surfaces de dégivrage des avions ;*
- *l'examen de l'état des égouts existants ;*
- *la possibilité en cas d'accident de fermer rapidement par des vannes automatiques tous les exutoires vers les cours d'eau ;*

En matière de circulation :

La localisation de l'aéroport est privilégiée du point de vue de l'accès. Elle est située à proximité immédiate des principales infrastructures autoroutières A54, N5, E19.

La capacité globale de stationnement est de l'ordre de 3.000 emplacements qui se répartissent sur cinq parkings de durée variable. Le parking "longue durée" de 2.200 places relié à l'aérogare par des navettes de bus est utilisé à 60 % ; les parking proches sont utilisés à 90 %. Il existe une desserte de l'aéroport par deux navettes spéciales en relation avec les gares de Bruxelles-Midi et Charleroi-Bruxelles Sud ; en moyenne, un tiers des voyageurs utilise les transports publics.

L'aéroport génère un trafic de l'ordre de 2.600 véhicules par jour lié aux voyageurs et de 800 à 900 liés aux emplois sur le site .

Compte tenu des réserves de capacité actuelles, les augmentations de trafic attendues ne vont pas dégrader le fonctionnement des carrefours situés sur le réseau d'accès à l'aéroport.

En vue d'améliorer le stationnement, il est proposé :

- *la mise en place d'un jalonnement dynamique sur la N568 et la rue de Ransart ;*
- *la création d'un parking le long de la RN 568 ;*
- *le réaménagement du parvis de l'aérogare actuelle ;*
- *la mise en place d'une nouvelle tarification ;*
- *l'augmentation de la fréquence des navettes de bus ;*

En ce qui concerne l'équipement du site et de ses abords

- *la station de carburant doit être réaménagée en vue de garantir une meilleure sécurité tant à propos de l'accès des personnes en zone réservée qu'en ce qui concerne la prévention des risques d'écoulement de carburant sur la voie publique ;*
- *la mise au norme de la station de carburant à la distribution du carburant pour avions AVGAS ;*
- *l'implantation d'une nouvelle station près du stockage des véhicules et du matériel de piste ;*
- *l'utilisation de véhicules de piste au gaz ou électrique ;*

Considérant qu'exceptées les recommandations visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques, les autres mesures préconisées par l'auteur de l'étude d'incidences sont conditionnées à l'implantation du nouvelle aérogare en partie nord du site ;

Considérant que le demandeur dispose d'un délai de deux ans pour rendre effectives les mesures préconisées en cas de non-réalisation du projet de l'aérogare nord ;

Considérant que la Région wallonne s'est dotée d'un ensemble important de dispositions réglementaires visant à limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur son environnement, principalement en ce qui concerne l'incidence la plus importante liée au bruit résultant du mouvement des avions ;

Considérant de ce qui précède que le volet " bruit " de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement n'est pas applicable aux mouvements des aéronefs ;

Considérant que le présent permis n'a pas pour objet de régler les nuisances occasionnées par le survol des zones habitées par les aéronefs décollant ou atterrissant à GOSSELIES ; qu'il existe d'autres réglementations internationales et régionales chargées de limiter ces nuisances ;

Considérant que le développement de l'aéroport constitue un objectif régional de grande ampleur ;

Considérant que l'objet de la demande porte sur l'ensemble des installations existantes sur le site de l'aéroport ; qu'il paraît judicieux d'uniformiser les conditions réglant l'exploitation de ces installations notamment par rapport à celles déjà couvertes par des arrêtés d'autorisation en cours de validité ; que, dès lors, il convient d'abroger ces arrêtés ;

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 que la dépréciation des immeubles environnant ne ressortit pas de la législation relative au permis d'environnement ;

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 subordonnée l'autorisation sont suffisantes pour garantir la sécurité, la salubrité et la commodité publiques ;

»

Considérant les motivations suivantes du Service technique du Permis d'environnement :

Considérant que le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en son article 2, stipule que : « *Le présent décret vise à assurer, dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution, la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation. Est visée non seulement la population à l'extérieur de l'enceinte de l'établissement, mais également toute personne se trouvant à l'intérieur de l'établissement, sans pouvoir y être protégée en qualité de travailleur.*

Le présent décret vise notamment à contribuer à la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets. » ;

Considérant que le Service technique du Permis d'environnement a sollicité les avis des services suivants :

- Police Locale de Charleroi ;
- Service Régional d'Incendie ;
- Service S.O.S. Pollution, Division de l'Ecologie urbaine, Direction des Services Techniques, Ville de Charleroi ;

Vu l'avis **sans remarque** du 31 août 2004 du Commissariat de Police Locale de la Section de Gosselies ;

Vu l'avis **favorable sans remarque** du 30 août 2004 de la Cellule Environnement de la Police Locale de Charleroi ;

Vu le transmis du dossier le 26 août 2004 au Service Régional d'Incendie, l'informant de la demande reprise sous objet et sollicitant leur avis éventuel ;

Vu l'absence d'avis rendu par le S.R.I. ;

Vu l'avis du 30 août 2004 du Service S.O.S. Pollution, stipulant qu'aucun dossier n'est ouvert en leur service au sujet de l'exploitation susmentionnée ;

Considérant la description suivante de l'établissement :

Liste des installations, groupes d'installations, activités ou procédés			
	Description	Capacités nominales	Puissances électriques installées
I1	34 tableaux électriques		
I2	6 cabines haute tension	3.320 kVA	
I3	5 chaudières gaz	1.592 kW	
I4	7 chaudières mazout	1.550 kW	
I5	12 aérothermes	12 x 18,8 kW	0,14 kW
I6	8 radiants gaz	280 kW	
I7	Groupes de ventilation	173.935 m³/h	
I8	Extraction de fumée		0,2 kW
I9	Production de froid	548 kW	

I10	7 fosses septiques	30.000 litres	
I11	Dégraisseur et débourbeur	2.400 litres – 6 l/sec	
I12	Séparateur d'hydrocarbures	2 x 650 litres (6 et 3 l/sec)	
I13	Réserve d'eau	275 m ³	
I14	12 pompes		95 kW
I15	Pont élévateur	10 T	7,2 kW
I16	Balisage		294,39 kW
I17	Parking avions	115.000 m ²	
I18	Parking voitures	2.673 places	
I19	Piste	2.550 m	
I20	Taxi-way et bretelles	2.550 et 1.100 m	
I21	14 équipements d'aide à la navigation	Annexe 8 de la demande	
I22	5 groupes diesel	1.270 kVA	
I23	Détections RX		
I24	Aire de lavage		

Liste des dépôts		
Matières, substances ou déchets		Quantités Max./an
D1	Kérosène (jet A1 – pt d'éclair 38°C)	600.000 litres
D2	Essence (AVGAS – pt d'éclair <55°C)	50.000 litres
D3	Diesel routier	2.500 litres
D4	Réservoirs de purge	10.000 litres
D5	Mazout chauffage	3.000 litres
D6	Huiles usagées	2.400 litres
D7	Huiles	3.600 litres
D8	Antigel usagé	1.500 litres
D9	Combustible (chauffage)	27.400 litres
D10	Déchets	75 m ³
D11	Urée technique en big bag	25 tonnes
D12	Déverglacant (acétate de potassium)	50 m ³
D13	Déverglacant avion (glycol)	25 m ³
D14	Gaz propane	< 300 litres
D15	Outillage mécanique	51,7 kW
D16	Chloration d'eau	25 litres
D17	1 acétylène, 2 oxygène, 2 CO ₂ , 1 argon pour soudure	6 x 50 litres
D18	Azote	30 x 50 litres
D19	Bâche (protection incendie)	3.000 litres
D20	Mousse anti-feu	3.000 litres
D21	Poudre anti-feu	250 kg
D22	Mazout cabine haute tension	9.800 litres
D23	Dépôt de munitions	Max. 3 x 2.000 pièces
D24	Diluant hydrocarbures	Max. 2 x 200 litres

Considérant que l'établissement comprend des installations et/ou activités visées par les rubriques suivantes de la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, arrêtée par le Gouvernement wallon le 4 juillet 2002 :

- | | |
|-------------|---|
| 28 | TRAVAIL DES METAUX |
| 28.5 | TRAITEMENT ET REVETEMENT DES METAUX, MECANIQUE GENERALE |
| 28.52 | Mécanique générale |
| | Lorsque la puissance installée des machines est |
| 28.52.02 | supérieure ou égale à 20 kW |
| | <i>facteur de division à appliquer aux seuils des différentes rubriques</i> |
| | <i>Zone d'activité économique, d'activité économique spécifique, <u>classe 2</u></i> |
| | <i>d'aménagement différé à caractère industriel : 0,5</i> |
| 40 | PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ELECTRICITE, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE |
| 40.3 | DISTRIBUTION DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, PRODUCTION DE GLACE HYDRIQUE NON DESTINEE A LA CONSOMMATION |
| 40.30 | Production et distribution de vapeur et d'eau chaude, production de glace hydrique non destinée à la consommation |
| 40.30.02 | Installation de réfrigération, de climatisation |
| 40.30.02.02 | dont la puissance installée est supérieure ou égale à 100 kW |
| | <u>classe 2</u> |
| 40 | PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ELECTRICITE, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE |
| 40.3 | DISTRIBUTION DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, PRODUCTION DE GLACE HYDRIQUE NON DESTINEE A LA CONSOMMATION |
| 40.30 | Production et distribution de vapeur et d'eau chaude, production de glace hydrique non destinée à la consommation |
| 40.30.04 | Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux |
| 40.30.04.01 | d'une puissance calorifique supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW |
| | <u>classe 3</u> |
| 50 | COMMERCE ET REPARATION DE VEHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES, COMMERCE DE DETAIL ET DE CARBURANTS |
| 50.5 | COMMERCE DE DETAIL DE CARBURANTS |
| 50.50 | Commerce de détail et/ou distribution de carburants |
| 50.50.03 | Station-service non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides, à l'exception du GPL, des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican |
| | <u>classe 2</u> |

62	TRANSPORTS AERIENS CIVILS	
62.00	Transports aériens civils	
62.00.01	Aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres	<u>classe 1</u>
63	DEPOTS ET SERVICES AUXILIAIRES	
63.1	MANUTENTION ET ENTREPOSAGE	
63.12	Entreposage (dépôts)	
63.12.05	Déchets situés sur le site de production	
63.12.05.02	Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03	
63.12.05.02.01	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 T et inférieure ou égale à 100 T	<u>classe 3</u>
63	DEPOTS ET SERVICES AUXILIAIRES	
63.1	MANUTENTION ET ENTREPOSAGE	
63.12	Entreposage (dépôts)	
63.12.05	Déchets situés sur le site de production	
63.12.05.05	Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1 ^{er} , 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées	
63.12.05.05.02	Lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2000 litres	<u>classe 2</u>
63	DEPOTS ET SERVICES AUXILIAIRES	
63.1	MANUTENTION ET ENTREPOSAGE	
63.12	Entreposage (dépôts)	
63.12.06	Dépôts et utilisation d'explosifs	
63.12.06.02	Dépôts d'explosifs à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée <ul style="list-style-type: none"> • 50 kg de poudre noire et poudre sans fumée ; 500 kg de mèches de sûreté pour mineurs ; cartouches de sûreté pour armes portatives à concurrence de 500 kg de poudre y contenue ; 200 000 cartouches Flobert sans poudre et amorce pour cartouches de sûreté pour armes portatives ou • 30 kg de dynamite et 500 détonateurs ou • 100 kg d'explosifs difficilement inflammables et 500 détonateurs ou • 10 kg de dynamite, 50 kg d'explosifs difficilement inflammables et 500 détonateurs 	<u>classe 2</u>

- 74 AUTRES SERVICES FOURNIS AUX ENTREPRISES
 74.7 NETTOYAGE INDUSTRIEL
 74.70 Nettoyage industriel (installation fixe pour le nettoyage des trains, autobus, avions, navires, citernes de camion, fûts, ... à caractère commercial et/ou industriel)

classe 2

- 90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DECHETS
 90.1 TRAITEMENT DES EAUX
 90.10 Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article 2, 10°, du décret du 07 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution et d'eaux usées domestiques telles que définies à l'article 2, 8°, du décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, provenant d'établissement d'un secteur non couvert par une condition sectorielle ou intégrale relative au déversement d'eau, d'où sont déversées des eaux industrielles dans les eaux de surface ordinaires, les égouts publics, les collecteurs d'eaux usées ou les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales

classe 2

- 90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DECHETS
 90.1 TRAITEMENT DES EAUX
 90.17 Station d'épuration d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article 2 du décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution
 Lorsque la capacité d'épuration est
 90.17.02 égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50.000 équivalent-habitant
facteur de division à appliquer aux seuils des différentes rubriques classe 2
 Zone d'habitat : 2

Considérant qu'en vertu de l'article 5, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la liste des projets soumis à études d'incidences et des installations et activités classées, les installations et activités visées à la rubrique 63.12.05.02.01 relèvent donc de la classe 2, et ne peuvent être exploitées sans être couvertes par un permis d'environnement ;

Considérant qu'en vertu de l'article 5, alinéa 2, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la liste des projets soumis à études d'incidences et des installations et activités classées, les installations et activités visées à la rubriques 40.30.04.01 ne sont pas classées tant que le Gouvernement n'aura pas arrêté les conditions intégrales ;

Considérant que le projet a été soumis à étude d'incidences en vertu de l'article 2 § 4 de l'arrêté précité ;

Considérant que l'établissement projeté est situé au plan de secteur de Charleroi en zone de services publics et d'équipements communautaires ;

Considérant que le formulaire de demande de permis d'environnement permet d'appréhender l'activité et les conditions d'exploitation de l'établissement ;

Considérant que les incidences sur l'environnement ont été étudiées lors de la réalisation de l'étude d'incidences sur l'environnement et sont reprises dans celle-ci ;

Considérant que les recommandations faites par l'auteur de l'étude d'incidences sont reprises par le Fonctionnaire technique dans sa proposition de décision ;

Considérant les avis des instances consultées par le Fonctionnaire technique ;

Considérant la pertinence de la motivation de ce dernier dans son rapport de synthèse et sa proposition de décision ;

Considérant néanmoins qu'il convient de préciser que l'aéroport de « Charleroi - Bruxelles Sud » n'est pas en tant que tel un aéroport de délestage de l'aéroport de Zaventem, mais un aéroport régional ayant une existence propre et indépendante de celle de l'aéroport de Zaventem, et à vocation d'aéroport dédié au transport de passagers ;

Considérant les effets du projet sur l'environnement et les mesures prévues en vue d'atténuer les effets négatifs sur l'environnement, décrits dans le formulaire de demande de permis d'environnement ;

le Service technique remet un avis **favorable** sur la demande et propose au Collège des bourgmestre et échevins **d'accorder** le permis d'environnement, pour un terme de **20 ans**, pour l'établissement suivant :

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 ; comportant :

1°) les bâtiments suivants :

- un restaurant- cafétéria (hors demande) (1032 m²) (B1) ;
- un terminal aéroportuaire (5.197 m²) (B2) ;
- un bâtiment administratif (726 m²) (B3) ;
- un atelier de maintenance pour avions de tourisme (hors demande) (1.371 m²) (B4) ;
- un atelier de mécanique pour les véhicules de transport de l'aéroport comprenant deux ponts élévateurs (1.604 m²) (B5) ;
- un hall de remisage des avions de tourisme et des véhicules (1363 m²) (B6) ;
- un bâtiment pour le remisage du matériel de piste et porte-conteneur (576 m²) (B7) ;
- des bureaux, l'arsenal pompiers, la zone de traitement du fret, la zone de remisage des véhicules (4.000 m²) (B8) ;
- un bâtiment de remisage des avions de tourisme, du matériel d'entretien et des véhicules d'entretien (2.795 m²) (B9) ;
- un parking souterrain de 268 emplacements (7.148 m²) (B10) ;
- un bâtiment abritant les bureaux de la Police fédérale (132 m²) (B11) ;
- des modules provisoires abritant des bureaux (306 m²) (B12) ;

2°) les installations suivantes :

- six cabines haute tension comprenant au total 11 transformateurs statiques d'électricité de 3 x 250, 2 x 650, 2 x 315 et 4 x 160 kVA ainsi que 5 groupes de secours alimentés via des réservoirs de gasoil Diesel de 5.000 litres et 4 x 1.200 litres) ;
- cinq installations de chauffage des bâtiments utilisant le gaz naturel comme combustible et développant une puissance totale de 1.592 kW ;
- sept installations de chauffage des bâtiments utilisant le mazout comme combustible et développant une puissance totale de 1.550 kW ;
- vingt-huit aérothermes fonctionnant au gaz naturel, développant une puissance totale de 2.565 kW ;
- des installations de production de froid pour la climatisation et la réfrigération pour une puissance totale installée de 548 kW ;
- des installations de traitement des eaux sanitaires (8 fosses septiques), un dégraisseur avant rejet des eaux de la cafétéria, un débourbeur et un séparateur d'hydrocarbures pour l'aire de lavage du bâtiment B5, deux séparateurs d'hydrocarbures de 650 litres pour la station de distribution de carburants ;
- une station de distribution de carburants pour avions et véhicules de transport ;
- une aire de lavage ;

3°) les dépôts suivants :

pour la station carburant :

- 400.000 litres de kérosène en quatre réservoirs enfouis à double paroi ;
- 200.000 litres de kérosène en deux réservoirs aériens à double paroi ;
- 50.000 litres d'essence pour avions en un réservoir enfoui ;
- 2.500 litres de gasoil routier en un réservoir aérien ;
- deux réservoirs de purge, enfouis, de 5.000 litres chacun ;
- 2.400 litres de mazout de chauffage en deux réservoirs aériens ;
- 15.000 litres de mazout de chauffage en un réservoir aérien (côté B3) ;
- 3.000 litres de mazout de chauffage en deux réservoirs placés dans le bâtiment B6 ;
- 10.000 litres de mazout de chauffage en un réservoir enfoui (coté B8) ;
- 25 tonnes d'urée technique (Déverglaçant) en big-bag (B6) ;
- un dépôt de récipients mobiles de gaz de soudure (acétylène, CO₂, oxygène, argon) d'une capacité totale en litres d'eau égale à 300 litres ;
- un dépôt de récipients mobiles d'azote (30 bouteilles) d'une capacité totale en litres d'eau égale à 1.500 litres (B8) ;
- 400 litres de diluant hydrocarbure en fûts (B8) ;

pour la zone de stockage 1 :

- 2.400 litres d'huiles usagées, 2.500 litres d'huile fraîche et 1.500 litres d'antigel usagé en trois réservoirs aériens ;
- 50 m³ d'acétate de potassium (déverglaçant pistes) en deux réservoirs aériens ;
- deux conteneurs de 30 m³ chacun pour le dépôt avant évacuation des ordures ménagères et des encombrants ;
- un conteneur / compacteur de 15 m³ pour les déchets de papier et carton ;

pour la zone de stockage 2 :

- 25 m³ de glycol (déverglaçant avion) ;
- un dépôt de récipients mobiles de gaz propane d'une capacité en litres d'eau supérieure à 300 litres ;
- trois dépôts de munitions de 2.000 cartouches chacun (B2) ;

ARRETE :

Article 1 : Le permis d'environnement de classe 1 **EST ACCORDÉ** pour :

1. 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 ; comportant :

1°) les bâtiments suivants :

- un restaurant- cafétéria (hors demande) (1032 m²) (B1) ;
- un terminal aéroportuaire (5.197 m²) (B2) ;
- un bâtiment administratif (726 m²) (B3) ;
- un atelier de maintenance pour avions de tourisme (hors demande) (1.371 m²) (B4) ;
- un atelier de mécanique pour les véhicules de transport de l'aéroport comprenant deux ponts élévateurs (1.604 m²) (B5) ;
- un hall de remisage des avions de tourisme et des véhicules (1363 m²) (B6) ;
- un bâtiment pour le remisage du matériel de piste et porte-conteneur (576 m²) (B7) ;
- des bureaux, l'arsenal pompiers, la zone de traitement du fret, la zone de remisage des véhicules (4.000 m²) (B8) ;
- un bâtiment de remisage des avions de tourisme, du matériel d'entretien et des véhicules d'entretien (2.795 m²) (B9) ;
- un parking souterrain de 268 emplacements (7.148 m²) (B10) ;
- un bâtiment abritant les bureaux de la Police fédérale (132 m²) (B11) ;
- des modules provisoires abritant des bureaux (306 m²) (B12) ;

2°) les installations suivantes :

- six cabines haute tension comprenant au total 11 transformateurs statiques d'électricité de 3 x 250, 2 x 650, 2 x 315 et 4 x 160 kVA ainsi que 5 groupes de secours alimentés via des réservoirs de gasoil Diesel de 5.000 litres et 4 x 1.200 litres) ;
- cinq installations de chauffage des bâtiments utilisant le gaz naturel comme combustible et développant une puissance totale de 1.592 kW ;
- sept installations de chauffage des bâtiments utilisant le mazout comme combustible et développant une puissance totale de 1.550 kW ;
- vingt-huit aérothermes fonctionnant au gaz naturel, développant une puissance totale de 2.565 kW ;
- des installations de production de froid pour la climatisation et la réfrigération pour une puissance totale installée de 548 kW ;

- des installations de traitement des eaux sanitaires (8 fosses septiques), un dégraisseur avant rejet des eaux de la cafétéria, un débourbeur et un séparateur d'hydrocarbures pour l'aire de lavage du bâtiment B5, deux séparateurs d'hydrocarbures de 650 litres pour la station de distribution de carburants ;
- une station de distribution de carburants pour avions et véhicules de transport ;
- une aire de lavage ;

3°) les dépôts suivants :

pour la station carburant :

- 400.000 litres de kérosène en quatre réservoirs enfouis à double paroi ;
- 200.000 litres de kérosène un deux réservoirs aériens à double paroi ;
- 50.000 litres d'essence pour avions en un réservoir enfoui ;
- 2.500 litres de gasoil routier en un réservoir aérien ;
- deux réservoirs de purge, enfouis, de 5.000 litres chacun ;
- 2.400 litres de mazout de chauffage en deux réservoirs aériens ;
- 15.000 litres de mazout de chauffage en un réservoir aérien (côté B3) ;
- 3.000 litres de mazout de chauffage en deux réservoirs placés dans le bâtiment B6 ;
- 10.000 litres de mazout de chauffage en un réservoir enfoui (coté B8) ;
- 25 tonnes d'urée technique (Déverglaçant) en big-bag (B6) ;
- un dépôt de récipients mobiles de gaz de soudure (acétylène, CO₂, oxygène, argon) d'une capacité totale en litres d'eau égale à 300 litres ;
- un dépôt de récipients mobiles d'azote (30 bouteilles) d'une capacité totale en litres d'eau égale à 1.500 litres (B8) ;
- 400 litres de diluant hydrocarbure en fûts (B8) ;

pour la zone de stockage 1 :

- 2.400 litres d'huiles usagées, 2.500 litres d'huile fraîche et 1.500 litres d'antigel usagé en trois réservoirs aériens ;
- 50 m³ d'acétate de potassium (déverglaçant pistes) en deux réservoirs aériens ;
- deux conteneurs de 30 m³ chacun pour le dépôt avant évacuation des ordures ménagères et des encombrants ;
- un conteneur / compacteur de 15 m³ pour les déchets de papier et carton ;

pour la zone de stockage 2 :

- 25 m³ de glycol (déverglaçant avion) ;
- un dépôt de récipients mobiles de gaz propane d'une capacité en litres d'eau supérieure à 300 litres ;
- trois dépôts de munitions de 2.000 cartouches chacun (B2) ;

2. Les arrêtés d'autorisation de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT des 03 juin 1993, 10 avril 1997 et 27 avril 2000 SONT ABROGÉS.

Article 2 : L'exploitant est tenu de respecter les conditions suivantes :

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. Errata (M.B. 01/10/2002).

Dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative au nettoyage industriel de véhicules de transport de liquides et de bateaux (M.B. 11/03/2003)

Dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative à la mécanique, transformation à froid et traitement de surface (M.B. 11/03/2003)

Dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides (M.B. 11/03/2003)

Prescriptions non abrogées du Règlement Général pour la Protection du Travail, notamment celles des Titre II et Titre III, en particuliers celles de l'arrêté du l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la Protection du Travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et à l'exploitation des stations-service, modifié par divers arrêtés ultérieurs.

Règlement Général sur les Installations Electriques rendu obligatoire dans les établissements dangereux, insalubres ou incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981.

CONDITIONS PARTICULIERES EN MATIERE DE BRUIT :

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.

CONDITIONS PARTICULIERES EN MATIERE DE GESTION DES DECHETS :

CHAPITRE I. — CHAMP D'APPLICATION – DEFINITIONS

Art. 1^{er}. Il convient d'entendre par

matières de catégorie 1 : les sous-produits animaux visés à l'article 4, paragraphe 1 du Règlement (CE) n°1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 03 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, qui est d'application depuis le 1^{er} mai 2003.

matières de catégorie 2 : les sous-produits animaux visés à l'article 5, paragraphe 1 du Règlement (CE) n°1774/2002 susvisé.

matières de catégorie 3 : les sous-produits animaux visés à l'article 6, paragraphe 1 du Règlement (CE) n°1774/2002 susvisé.

Le terme "**sous-produits animaux**" est quant à lui défini à l'article 2, point 1, a) de ce Règlement.

Dans le cadre normal des activités de l'aéroport, ces notions s'appliquent plus spécifiquement à :

- les déchets de cuisine et de table –déchets de catering- provenant des moyens de transport opérant au niveau international, c'est-à-dire dans le cas présent, collectés dans les avions constituent des sous-produits animaux de catégorie 1 ;
- les litières générées lors du transport d'animaux d'élevage constituent des sous-produits animaux de catégorie 2, repris sous le terme générique de lisier, tel que défini à l'item 37 de l'annexe I du Règlement (CE) n°1774/2002 ;
- les déchets de cuisine et de table autres que ceux provenant des moyens de transport opérant au niveau international constituent des matières de catégorie 3 s'ils sont destinés à être utilisés soit en alimentation animale soit dans une installation de compostage ou de production de biogaz.

CHAPITRE II – Déchets

I. Dispositions générales

- Art. 2.** Les déchets ne peuvent être abandonnés ou manipulés au mépris des dispositions légales et réglementaires. En particulier, la destruction de déchets par combustion au sein de l'établissement est strictement interdite.
- Art. 3.** Les déchets doivent être triés et évacués conformément à la législation en vigueur.
- Art. 4.** L'exploitant est tenu d'assurer ou de faire assurer la gestion des déchets dans des conditions garantissant que ceux-ci n'auront pas d'influence sensible sur les eaux, l'air, le sol, la flore, la faune. Ils ne pourront générer d'atteinte à l'environnement, notamment de par le bruit et les odeurs, et à la santé de l'homme et des animaux.
- Art. 5.** L'exploitant prend les mesures requises pour, autant que faire se peut, prévenir l'apparition de déchets ou réduire ou éliminer les dangers et risques que ceux-ci induisent sur l'environnement et la santé humaine et animale.
- Art. 6.** L'exploitant privilégiera, dans la mesure du possible et si les réglementations en vigueur le permettent, les filières de gestion de déchets conduisant à une valorisation de ceux-ci plutôt qu'à leur élimination pure et simple. A ce titre, l'exploitant veillera au respect des dispositions instaurées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion.
- Dans ce cadre, l'exploitant est tenu de s'assurer que les opérateurs auxquels il fait appel –disposent de toutes les permissions administratives

–permis d'environnement ou autorisation d'exploiter, lorsqu'il s'agit d'un centre de traitement, agrément ou enregistrement, lorsqu'il s'agit d'un collecteur de déchets- leur permettant de prendre en charge les déchets qu'il leur confie.

Les contrats ou accords écrits éventuels, passés entre l'exploitant et les firmes ou organismes chargés de l'évacuation des déchets, de leur traitement et/ou de leur élimination comportent obligatoirement comme mentions explicites :

- les coordonnées complètes des établissements auxquels ils sont confiés ;
- les informations utiles attestant que ces établissements répondent strictement aux dispositions de l'alinéa 2 du présent paragraphe.

Des copies de ces contrats et accords écrits ainsi que de tous leurs avenants éventuels sont tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance

Art. 7. L'exploitant est tenu d'adapter les modes de production et/ou de conditionnement des déchets afin de réaliser une gestion conforme de ceux-ci au regard des prescrits des articles 7 à 9.

Art. 8. L'exploitant veille au bon fonctionnement, à l'entretien et à la propreté des aires de stockage des déchets au sein de l'installation.

II. Dispositions spécifiques aux sous-produits animaux

Art. 9. Dès que des sous-produits animaux sont générés, notification doit en être faite dans les vingt-quatre heures par le producteur à un collecteur agréé par la Région wallonne pour la catégorie dont ils font partie. L'enlèvement des sous-produits animaux est effectué, endéans les 2 jours ouvrables à dater de la déclaration, par le collecteur.

Art. 10. Pour la collecte et le transport des sous-produits animaux, il y a lieu d'utiliser des emballages neufs hermétiquement clos ou des conteneurs étanches couverts.

Les conteneurs réutilisables ainsi que tous les équipements ou appareils qui ont été en contact avec les sous-produits animaux doivent être :

- 1° nettoyés, lavés et désinfectés après chaque utilisation ;
- 2° maintenus dans un bon état de propreté ;
- 3° être propres et secs avant leur utilisation.

Art. 11. Les sous-produits animaux ne peuvent être collectés et transportés que dans les conditions fixées pour les matières de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

S'ils constituent un mélange de matières de catégories différentes, ils appartiennent dans leur totalité à la catégorie qui comporte le risque le plus élevé.

Les matières d'une catégorie donnée peuvent aussi être collectées et transportées dans les conditions fixées pour la collecte la manipulation, le transport et les opérations intermédiaires de matières d'une catégorie de risque plus élevée, à condition que la rubrique 4 du document commercial de traçabilité mentionne qu'elles ont été traitées en tant que matières de la catégorie de risque plus élevée.

Art. 12. Lorsqu'elles sont destinées à être utilisées, transformées ou éliminées séparément, les matières des catégories 1, 2 et 3 doivent rester identifiées et séparées tout au long des opérations de collecte et de transport.

Les mentions suivantes doivent apparaître sur le véhicule, le conteneur, la caisse ou tout autre emballage, en toutes lettres et de manière clairement lisible :

- 1° pour les matières de catégorie 3, les termes " Catégorie 3 - Impropre à la consommation humaine " ;
- 2° pour les matières de catégorie 2, autres que le lisier et le contenu de l'appareil digestif, les termes " Catégorie 2 - Impropre à la consommation animale " ;
- 3° pour le lisier, s'il fait l'objet d'un transport international, et pour le contenu de l'appareil digestif, les termes " Catégorie 2 - lisier " ;
- 4° pour les matières de catégorie 1, les termes " Catégorie 1 - Exclusivement pour élimination ".

Art. 13. En cas de besoin, les sous-produits animaux sont arrosés d'un liquide permettant de neutraliser les mauvaises odeurs

Art. 14. La traçabilité de l'enlèvement des sous-produits animaux est assurée par l'utilisation d'un document d'accompagnement commercial intitulé "*bordereau de traçabilité des sous-produits animaux* " dont le modèle est défini en concertation par l'Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne Alimentaire et l'Office wallon des déchets..

Ce document comporte les informations relatives à la provenance, la nature, la quantité, la destination, l'entreposage, l'utilisation, la transformation ou l'élimination des sous-produits animaux. La quantité des sous-produits animaux de chaque nature constituant le lot à collecter est mentionnée sous forme d'un poids exprimé en kg et fondé sur une pesée effective ou d'un volume mesuré

Un bordereau distinct est établi pour chaque enlèvement. L'emploi de ce bordereau de traçabilité est également imposé aux collecteurs et transporteurs agréés.

Les modalités particulières d'utilisation de ce bordereau sont elles aussi définies en concertation par l'Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne Alimentaire et l'Office wallon des déchets.

CHAPITRE V. – CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

I. Dispositions générales

Art. 15. §1^{er} : Sans préjudice des dispositions réglementaires en la matière, l'exploitant tient un registre des sorties des déchets en ce compris les déchets destinés au recyclage, où sont consignées, au jour le jour, les informations suivantes :

- la date de chaque enlèvement ;
- la nature, le code et le processus générateur des déchets ;
- le poids des déchets ;
- les coordonnées du (des) collecteur(s) des déchets ;
- les coordonnées de la (des) firme(s) de transport ;
- les coordonnées du (des) destinataire(s)
- les méthodes de valorisation ou, à défaut, d'élimination

§2 : Audit registre, sont annexés tous les documents requis par les présentes dispositions

§3 : Le registre des sorties et ses annexes éventuelles sont conservés au siège de l'exploitation et tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance

§4 : Les déchets évacués de l'installation sont identifiés par référence aux rubriques et codes du catalogue wallon des déchets, établi en application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 juillet 1997, tel que subséquemment modifié.

II. Dispositions spécifiques aux sous-produits animaux

Art. 16. L'exploitant tient un registre des sous-produits animaux. Celui-ci doit comprendre les informations suivantes : dates de production, catégorie, nature, espèce animale, nombre de pièces, poids ou volume, date de collecte, collecteur, établissements de destination, référence à la facture de collecte ou au document en attestant. Ces informations peuvent figurer sous forme d'une liste de renvois aux numéros uniques d'identification des bordereaux de traçabilité, à condition qu'une compilation de ces documents soit conservée sur place.

Art. 17. Le registre relatif aux sous-produits animaux peut être remplacé par un système informatique offrant des garanties équivalentes. Dans ce cas, le Service de contrôle doit pouvoir accéder en permanence au système et obtenir, sur simple demande, une version imprimée des données enregistrées.

CONDITIONS PARTICULIERES CONCERNANT LA DETENTION D'EXPLOSIFS :

1°) Les cartouches de signalisation et d'effarouchement ainsi que les munitions de sûreté pour armes à feu portatives ; c'est-à-dire, les produits visés respectivement aux marginaux B, 3^{ème} catégorie, chiffre 4 et B, 6^{ème} catégorie, chiffre 1 de la liste annexée à l'arrêté ministériel du 3 novembre 1958 portant reconnaissance officielle et classement des explosifs sont conservées dans un local en maçonnerie situé au rez-de-chaussée du terminal de l'aérogare, rue des Fusillés, 1 à 6041 Gosselies.

2°) Le dépôt est désigné "D 23" au plan du bâtiment B2 (terminal aéroportuaire – planche II.3.5/1) joint au dossier de la demande.

Il consiste en un réduit sans fenêtre mesurant environ 3,7 m x 0,9 m de côté intérieurement et comportant comme seule issue une porte pleine qui ferme à clef.

Il peut contenir les cartouches et munitions de sûreté visées au 1°) ci-avant à concurrence de 2000 (deux mille) pièces maximum par type de produit..

3°) Les quantités autorisées des divers produits sont inscrites, en caractères nettement apparents, peints à l'intérieur du dépôt.

4°) Les cartouches et munitions de sûreté, contenues dans leurs emballages d'origine, sont conservées dans des armoires fermant à clef.

5°) Le local servant de dépôt est constamment fermé à clef., sauf pour les besoins du service. On ne peut ni y pénétrer avec de la lumière à flamme, ni y introduire du feu ou des objets de nature à provoquer du feu.

6°) Il ne peut s'y trouver de matières aisément combustibles ou facilement inflammables autres que les produits visés au 1°) ci-dessus.

7°) Suivant leurs natures, les cartouches et munitions de sûreté sont réunies par lots, de manière telle que la vérification des quantités puisse se faire aisément.

8°) Un agent désigné à cet effet doit inscrire, jour par jour, sans blancs ni ratures, dans un registre spécial côté et paraphé par l'autorité locale, les quantités de cartouches et munitions de sûreté entrées en magasin ou sorties. La balance du registre doit être faite chaque jour.

9°) Le service du dépôt est confié à un même agent qui en tiendra les clefs.

10°) L'agent chargé du service est désigné comme tel à la police locale. La permissionnaire doit produire une attestation de cette dernière constatant que la désignation a été faite.

11°) En cas de vol ou de détournement de produits faisant l'objet de la présente, la permissionnaire prévient immédiatement la police locale et le procureur du Roi.

12°) Tout cas d'inflammation ou d'explosion est signalé immédiatement et par télégramme au Service des explosifs de Belgique, à Bruxelles, qui procède à une enquête administrative. L'état des lieux ne peut être modifié avant l'enquête. Cet avis est également donné, dans les douze heures de l'accident, à la police locale et au procureur du Roi.

CONDITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX DEPOTS DE PRODUITS DANGEREUX EN RECIPIENTS MOBILES (FUTS, BIDONS, CONTENEURS, BIG-BAG,..)

CHAMP D'APPLICATION

Les présentes conditions s'appliquent aux dépôts de liquides dangereux tels que définis ci-après qui sont stockés dans des récipients mobiles (fûts, bidons, conteneurs)

Sans préjudice des dispositions du Règlement général pour la protection du travail qui pourraient être applicables, notamment en ce qui concerne les liquides inflammables, les prescriptions suivantes s'appliquent aux liquides dangereux, c'est-à-dire les substances et préparations :

- a) qui sont liquides à la pression atmosphériques jusqu'à une température de 40°C ;
- b) qui possèdent un ou plusieurs des caractères dangereux définis par les Directives 67/548/CE et 1999/45/CE et leurs adaptations ultérieures

Le champ d'application s'étend également aux sous-produits, déchets et résidus liquides qui présente des caractères similaires à ceux définis supra et qui sont stockés en attente d'évacuation ou d'élimination dans des récipients mobiles

GENERALITES

Les liquides dangereux sont entreposés et manipulés de manière à ce qu'ils ne puissent entraîner ni danger, ni incommodité, ni insalubrité pour les voisins, ou provoquer une pollution quelconque de l'environnement.

RECIPIENTS

Les liquides dangereux sont contenus dans des récipients appropriés, conçus et réalisés en fonction des caractéristiques des liquides qu'ils contiennent et d'une résistance mécanique et chimique suffisante.

Ils sont efficacement protégés contre la corrosion.

DEPOTS

Les récipients sont entreposés sur une surface étanche aux produits entreposés, garantissant leur stabilité.

Les mesures nécessaires sont prises pour limiter l'épanchement des liquides s'échappant accidentellement des récipients.

A cet effet, ceux-ci sont placés dans un encuvement étanche aux liquides qu'il renferme et répondant aux conditions suivantes :

Les parois présentent une résistance mécanique suffisante ;

Les parois présentent également une inertie chimique suffisante vis-à-vis de ces liquides ;

La capacité utile est au moins égale à la plus grande des valeurs suivantes :

- la capacité du plus grand récipient
- 20 % de la capacité totale des récipients présents ou leur capacité totale s'il s'agit de liquides inflammables dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55°C

Il est interdit d'entreposer dans un même encuvement des liquides pouvant réagir dangereusement entre eux ou dont l'épanchement peut conduire au percement d'autres récipients ;

Toute liaison de l'encuvement avec un égout public, un cours d'eau ou un dispositif quelconque de récolte des eaux de surface est interdite.

L'encuvement ne peut être remplacé par un autre système de recueil des liquides que si celui-ci assure une sécurité au moins équivalente.

Les avis sont affichés à proximité directe du dépôt, mentionnant notamment par l'utilisation des signaux de sécurité réglementaire :

- la présence de liquides dangereux,
- l'interdiction de fumer et/ou de produire une flamme nue,
- l'interdiction d'y pénétrer sans raison de service,
- toute autre indication de nature à assurer la sécurité.

Le dépôt ne peut être installé dans un local que moyennant l'observation des conditions suivantes :

- le local est construit en matériaux incombustibles et répond en outre aux prescriptions des articles 52 et 576 à 582 du Règlement général pour la protection du travail.
- le local est ventilé de manière efficace.

EXPLOITATION

Les récipients sont entreposés et manipulés de manière à ne pas être endommagés.

Les transvasements de liquides dangereux ne sont autorisés qu'au moyen de dispositifs qui empêchent l'épanchement de liquides (par exemple : des flexibles à raccords vissés aux deux extrémités, des pompes aspirantes à main, etc).

La manipulation de récipients ouverts est, dans la mesure du possible, à proscrire.

Les liquides pollués ou accidentellement épanchés ne peuvent en aucun cas être déversés dans un égout public, un cours d'eau ou un dispositif quelconque de récolte des eaux de surface. Ils doivent être immédiatement neutralisés, détruits et/ou évacués.

L'exploitant dispose des moyens et matériaux permettant l'exécution rapide de ces mesures de sécurité.

Les opérations mettant en oeuvre des liquides dangereux ne sont confiées qu'à des personnes compétentes, dûment averties du danger inhérent à ces liquides.

Des instructions écrites précises indiquant les mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident sont communiquées aux personnes concernées.

Une surveillance régulière du dépôt est organisée de manière à déceler sans retard toute fuite aux récipients entreposés, toute détérioration de l'encuvement ou tout autre incident.

CONDITIONS PARTICULIERES CONCERNANT LA PROTECTION DES EAUX DE SURFACE

L'exploitant est tenu de réaliser les aménagements suivants afin de limiter l'impact du rejet des eaux usées dans les eaux de surface :

- les débits de pointe actuels rejetés dans les cours d'eau doivent être limités par la création de bassin de retenue ;
- la mise en place de dispositifs de pré-traitement ;
- la réalisation de stations d'épuration biologique ;
- la réalisation d'encuvement pour la collecte des produits dangereux en cas d'épanchement ;
- l'installation de bassins de premières pluies ;
- la réunion de l'ensemble des installations de traitement au bassin du Tintia ;
- l'utilisation de produits de déneigement moins demandeurs en oxygène ;
- la séparation des surfaces de ravitaillement des avions en carburant et des surfaces de dégivrage des avions ; ces surfaces doivent être rendues étanches ;
- l'examen de l'état des égouts existants ;
- la fermeture rapide en cas d'accident par des vannes automatiques de tous les exutoires vers les cours d'eau ;

CONDITIONS PARTICULIERES RELATIVES A L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES VEHICULES ET D'ACCES DES PERSONNES A L'AEROPORT

L'exploitant est tenu de présenter à l'autorité compétente, au plus tard dans les deux ans à dater du présent permis, une étude de faisabilité visant à répondre aux objectifs suivants :

- la mise en place d'un jalonnement dynamique sur la N568 et la rue de Ransart ;
- la création d'un parking le long de la RN 568 ;
- le réaménagement du parvis de l'aérogare actuelle ;
- la mise en place d'une nouvelle tarification ;
- l'augmentation de la fréquence des navettes de bus ;

CONDITIONS PARTICULIERES CONCERNANT LA STATION DE CARBURANT

Sans préjudice des prescriptions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la Protection du Travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et à l'exploitation des stations-service, modifié par divers arrêtés ultérieurs :

- la station de carburant doit être réaménagée en vue de garantir une meilleure sécurité tant à propos de l'accès des personnes en zone réservée qu'en ce qui concerne la prévention des risques d'écoulement de carburant sur la voie publique ;
- la station de carburant doit être mise aux normes à la distribution du carburant pour avions AVGAS ;

CONDITIONS PARTICULIERES CONCERNANT LA GESTION DE LA FLOTTE DES AERONEFS

L'exploitant est tenu de présenter à l'autorité compétente un programme de remplacement progressif des aéronefs les plus bruyants utilisant l'aéroport de CHARLEROI- BRUXELLES SUD.

Article 3 : L'exploitant d'un établissement observe les conditions d'exploitation générales, sectorielles et particulières applicables à son établissement.

Article 4 Indépendamment du permis délivré et sans préjudice des obligations imposées par d'autres dispositions, l'exploitant d'un établissement :

- 1° prend toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire les dangers, nuisances ou inconvénients de l'établissement ou y remédier ;
- 2° signale immédiatement à l'autorité compétente, tout accident ou 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° fournit toute l'assistance nécessaire pour permettre aux fonctionnaires et agents compétents de mener à bien les actions visées à l'article 61, § 1^{er}, 3°, 4° et 5 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
- 4° informe l'autorité compétente et le fonctionnaire technique de toute cessation d'activité au moins dix jours avant cette opération sauf cas de force majeure.

Article 5 : L'exploitant conserve, sur les lieux mêmes de l'établissement ou à tout autre endroit convenu avec l'autorité compétente, l'ensemble des permis en vigueur et, le cas échéant, la liste des incidents et accidents visés à l'article 4, 2° du présent arrêté.

Article 6 : La présente décision est exécutoire à partir du jour suivant l'expiration du délai de recours prévu à l'article 40, § 1^{er} du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Article 7 : Le permis d'environnement est mis en œuvre dans un délai maximum de 2 ans à partir du jour où la présente décision devient exécutoire, conformément à l'article 53 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Article 8 : Le permis d'environnement est accordé pour un terme de **20 ans** à dater du jour où la présente décision devient exécutoire conformément à l'article 6.

Article 9 : Le présent permis sera frappé de caducité s'il n'est pas mis en œuvre avant l'expiration du délai fixé à l'article 7 ou si l'établissement autorisé n'est pas exploité pendant deux années consécutives.

Article 10 : L'exploitant est tenu de porter à la connaissance du Collège des bourgmestre et échevins et du fonctionnaire technique, au moins 15 jours à l'avance, la date fixée pour la mise en œuvre du permis.

Article 11 : L'exploitant est tenu de notifier au Collège des bourgmestre et échevins 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.

Article 12 : Dans la ou les communes sur le territoire de laquelle ou desquelles une enquête publique a été organisée, le bourgmestre procède à l'affichage, pendant au moins dix jours, d'un avis précisant :

- 1° l'objet de la décision ;
- 2° l'endroit ou les endroits où la décision peut être consultée ;
- 3° les heures auxquelles la décision peut être consultée, et ce, au moins un jour ouvrable par semaine jusqu'à vingt heures ou le samedi matin ;
- 4° l'adresse de l'administration, désignée par le Gouvernement, auprès de laquelle les recours peuvent être introduits, ainsi que les formes et délais les régissant ;
- 5° le droit de toute personne d'avoir accès au dossier dans les services de l'autorité compétente, dans les limites prévues par le décret du 13 juin 1991 concernant la liberté d'accès des citoyens à l'information relative à l'environnement.

L'avis doit être affiché dans les dix jours qui suivent la prise de décision par le collège des bourgmestre et échevins :

- 1° à proximité du lieu où le projet doit être réalisé, en un endroit visible depuis la voie publique ;
- 2° aux valves de l'hôtel de ville de Charleroi, des maisons communales annexes et des commissariats de Police locale.

A la fin du délai d'affichage, le bourgmestre établit une attestation certifiant cet affichage.

Article 13 : Un recours est ouvert auprès du Gouvernement wallon, envoyé au Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement, Division de la Prévention et des Autorisations, avenue Prince de Liège n°15 à 5100 NAMUR (JAMBES), à toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt, ainsi qu'au fonctionnaire technique.

Sous peine d'irrecevabilité, le recours doit être adressé par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception ou remis contre récépissé au fonctionnaire technique compétent sur recours (Directeur Général de la Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement) dans un délai de vingt jours à dater :

- 1° de la réception de la décision pour le demandeur et le fonctionnaire technique ;
- 2° du premier jour de l'affichage de la décision, pour les personnes non visées au 1°.

Si la décision est affichée dans plusieurs communes, le délai est prolongé jusqu'au vingtième jour suivant le premier jour de l'affichage dans la commune qui y a procédé la dernière

Le recours est établi au moyen du formulaire dont le modèle figure à l'annexe 11 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.

Un droit de dossier de 25,00 euros est à verser sur le compte 091-2150215-45 du Ministère de la Région Wallonne – Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement – Division de la Prévention et des Autorisations, avenue Prince de Liège, 15 à 5100 NAMUR (Jambes). Le requérant doit joindre une copie du récépissé du versement ou de l'avis de débit.

Le recours ne sera pas suspensif de la décision attaquée, sauf s'il est introduit par le fonctionnaire technique.

Article 14 : Le présent permis accompagné des plans des installations est adressé par envoi recommandé :

- au demandeur

Une copie certifiée conforme du présent permis accompagné des plans des installations est adressée par envoi recommandé :

- au Fonctionnaire technique du Ministère de la Région wallonne, Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement, Division de la Prévention et des Autorisations, Direction de Charleroi, rue de l'Ecluse n°22 à 6000 CHARLEROI.

Une copie certifiée conforme du présent permis accompagné des plans des installations est adressée par envoi ordinaire :

- au Fonctionnaire délégué du Ministère de la Région wallonne, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, Direction de Charleroi, rue de l'Ecluse n°22 à 6000 CHARLEROI.
- au Ministère de la Région wallonne, Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement, Division de la Police de l'Environnement, Direction de Charleroi, rue de l'Ecluse n°22 à 6000 CHARLEROI.
- à la Province de Hainaut, Services du Receveur Provincial, Delta-Hainaut, avenue Général de Gaulle n° 102 à 7000 MONS.
- au Service Régional d'Incendie de la Ville de Charleroi, rue de l'Ancre n°2 à 6000 CHARLEROI.
- au Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable – CWEDD – rue du Vertbois, 13 c à 4000 LIEGE ;
- au Ministère de la Région wallonne, Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire, boulevard du Nord, 8 à 5000 NAMUR ;
- au Ministère de la Région wallonne, Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement, Division des déchets, Office wallon des déchets, avenue Prince de Liège n°15 à 5100 NAMUR ;
- au Ministère de la Région wallonne, Direction Générale des Technologies, de la Recherche et de l'Energie – Division de l'Energie – Direction de la Distribution de l'Energie, avenue Prince de Liège n°7 à 5100 NAMUR ;
- au Ministère des Affaires Economiques, Administration de la Qualité et de la Sécurité, Service des Explosifs, North Gates II, boulevard du Roi Albert II, 16 à 1000 BRUXELLES ;
- au Ministère de la Région wallonne, Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement - Division de l'Eau - avenue Prince de Liège n°15 à 5100 NAMUR.
- au Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de FLEURUS.

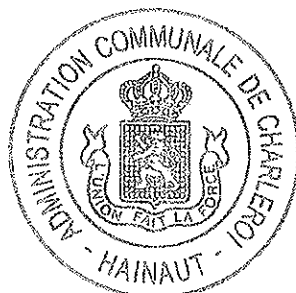
Fait en séance, à Charleroi, le **01 février 2005**



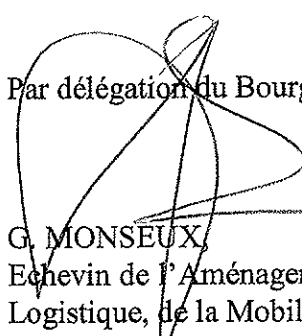
Par le Collège :

Le Secrétaire communal,


E. LECOMTE



Par délégation du Bourgmestre


G. MONSEUX,
Echevin de l'Aménagement urbain, de la Logistique, de la Mobilité et de la Voirie