

REGION WALLONNE

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) ;

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 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des 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 aéroports relevant de la Région wallonne ;

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 le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;

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

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

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre 1^{er} du Code de l'environnement ;

Vu le Code de l'eau ;

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 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 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996 portant modification du Règlement général pour la Protection du Travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 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 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 novembre 2002 portant conditions sectorielles relatives aux centrales thermiques et autres installations de combustion pour la production d'électricité dont la puissance installée est égale ou supérieure à 50 MW_{th} et qui sont visées à la rubrique 40.10.01.03 ainsi que pour la production de vapeur et d'eau chaude visée à la rubrique 40.30.01 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides ;

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 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mars 2005 relatif au Livre 1^{er} du Code de l'environnement ;

Vu les arrêtés en cours de validité :

- Arrêté du 03 juin 1993 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, l'exploitation d'une station de ravitaillement carburant (55.000 l d'essence et 200.000 l de kérosène).
- Arrêté du 03 juin 1993 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, la détention de cartouches de signalisation et d'effarouchement ainsi que des munitions de sûreté pour armes à feu portatives.
- Arrêté du 10 avril 1997 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, l'exploitation d'un parking en sous-sol de 277 places.
- Arrêté du 27 avril 2000 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, l'extension des dépôts de kérosène (200.000 l en plus des existants, 3 réservoirs de purge pour une capacité totale de 10.000 l et 2 pompes de 11 kW chacune).

Vu la demande introduite en date du 19 août 2004 auprès du Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI, par laquelle la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., ayant son siège sis Chaussée de Liège, 624 à 5100 JAMBES/NAMUR, sollicite un permis unique visant à construire et exploiter une aérogare

pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1.600 emplacements au sol et 3.000 emplacements étagés, les voiries d'accès à ces parkings, les chaussées aéronautiques et les parkings avions liés à l'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, sur des parcelles cadastrées ou l'ayant été CHARLEROI, division 23, section C, n° 247n, 248c, 248d, 249c, 249d, 250/3, 250/4, 250b, 250e, 250f, 250g, 250h, 250k, 250l, 251k, 251m, 304k, 333a, 333g, 334a, 334c, 334e, 334f, 335a, 336a, 337a, 337b, 346a, 347d, 348b, 349a, 350k, 350m, 350n, 350p, 350r, 361d, 361e, 361f, 362, 364f, 365b, 365c, 366, 367a, 367b, 368, 368l, 369a, 369c, 369d, 370b, 370c, 371, 373a, 373d, 373e, 373f, 374b, 375b, 376b, 377d, 377e, 378b, 378e, 379a, 381a, 382a, 382c, 470/2 ; division 24 ; section A ; n° 1t ; FLEURUS division 6; section B; n° 2a, 62a, 64e, 66h, 68k, 69k ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement jointe au dossier de demande ;

Vu l'avis rendu le 30 août 2004 dans le cadre de l'examen du caractère complet et recevable du dossier de demande, par la Division de la Nature et des Forêts – Direction extérieure de Mons, indiquant que « *le projet n'est pas situé dans un site Natura 2000 ni dans le périmètre d'un parc naturel* » ;

Considérant que le dossier de demande doit être déclaré complet et recevable, par défaut, en date du 7 septembre 2004 ;

Vu les pièces établissant que la demande a reçu la publicité voulue;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique à laquelle la demande a été soumise du 22 septembre 2004 au 22 octobre 2004, conformément à l'article 90 du décret relatif au permis d'environnement, sur le territoire de la Ville de CHARLEROI, duquel il ressort que le projet a fait l'objet de 285 lettres d'objections ou observations écrites ;

Vu la synthèse des objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la ville de CHARLEROI et concernant les thèmes suivants :

- *opposition à tout changement dans le cadre de ce dossier ;*
- *les riverains ne tolèrent plus de bruit, le parking sauvage,...*
- *les nuisances sonores envisagées augmenteront fortement et deviendront intolérables car les mesures d'accompagnement seront lourdes dans leur mise en place, inefficaces et sous-financées ;*
- *les riverains n'ont jamais été contactés par aucun service pour savoir réellement dans quelle zone ils se trouvaient ;*
- *les mesures concernant l'isolation des maisons ne sont pas bien explicitées dans l'étude d'incidences ;*
- *les mesures de rachat des immeubles et l'insonorisation de ceux-ci - mal gérées comme à Bierset - risquent de transformer certains quartiers en "ghettos" ou en quartiers-fantômes ;*
- *perte de valeur vénale des habitations ;*

- conséquences graves et difficilement réparables sur la santé : perturbation du sommeil, surcharge du système nerveux, maladie, cardio-vasculaire, stress, impact sur la communication, perte d'audition, ... ;
- l'activité aéroportuaire (spécialement tôt le matin, en soirée ou de nuit) perturbe et perturbera gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles et affecte et affectera le bon fonctionnement des activités normales dans les écoles, les homes, et autres bâtiments "exposés" ;
- consommation risquée de produits du jardin contaminés par les hydrocarbures et les résidus de combustion des hydrocarbures ;
- effets sur les eaux de surface, la perméabilité des sols les rendra très vulnérables aux pollutions générées sur le site, la nappe aquifère (du Bruxellien) pourrait être menacée ;
- les riverains ne sont pas contre une ouverture du débat, mais pas dans dix ans quand ils seront morts d'une intoxication au kérosène ;
- risque d'explosion accru par le stockage en permanence de 2.400.000 litres de kérosène ;
- la perspective possible d'un crash ;
- impact des travaux nécessaires au chantier de construction : nombreux camions, une "usine à béton", des poussières, des travaux de nuit,.... ;
- tuiles de la toiture soulevées par le décollage des avions ;
- absence de zone de sécurité en cas de défaillance d'un des équipements de l'avion ;
- augmentation inquiétante du mouvement des avions moyens porteurs ;
- nombre de vols de nuit sans cesse croissant depuis 2000 ;
- rappel de l'engagement du Bourgmestre de Charleroi en 1992 pour 10.000 mouvements, trafic de jour passager, sur avions moyens porteurs de type moderne ;
- l'impact des gros porteurs n'est pas repris dans l'étude d'incidences ;
- faible espace disponible et étroitesse du site ;
- diminution de la mobilité par la disparition confirmée ou le détournement de plusieurs voies pédestres, cyclistes et routières ainsi que l'accès pénible au cimetière de Ransart ;
- modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste) ;
- non respect du principe de précaution ;
- l'utilisation de compagnie à "bas prix" disposant de flottes parfois moins bien entretenues, moins sûres, demandeuses de nombreuses aides publiques ;
- le coût des investissements réalisés depuis 1992 est disproportionné par rapport au nombre d'emplois prouvés ;
- manque d'information aux riverains ;
- le développement n'a pas d'avenir en ville ;

Vu l'avis FAVORABLE émis en séance du 9 novembre 2004 par le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique à laquelle la demande a été soumise du 22 septembre 2004 au 22 octobre 2004, conformément à l'article 90 du décret relatif au permis d'environnement, sur le territoire de la Ville de FLEURUS, duquel il ressort que le projet a fait l'objet de 36 réclamations ;

Vu la synthèse des principales objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la ville de FLEURUS portant sur :

- les conséquences sur la santé,
- le non-respect du principe de précaution,

- l'augmentation inquiétante du nombre de mouvements d'avions,
- l'utilisation de l'aéroport à tous types d'aéronefs sans restriction de poids,
- les nuisances sonores ;
- l'activité aéroportuaire perturbe(ra) gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles,
- la perspective possible d'un crash,
- le stockage de plus de 2.400.000 litres de kérosène engendre un risque d'explosion et des émanations,
- l'utilisation de l'aéroport par des compagnies "à bas prix", disposant de flottes parfois moins entretenues, moins sûres,...
- le coût des investissements est disproportionné par rapport au nombre et à la qualité des emplois,
- le faible espace disponible et l'étroitesse du site pour une future extension possible,
- la perte de valeur vénale des habitations,
- le risque de voir certains quartiers transformés en "ghettos" ou "quartiers fantômes",
- la diminution de la mobilité et l'accès pénible au cimetière de Ransart,
- la qualité dégradée des eaux de pluie et de surface,
- l'impact des travaux nécessaires au chantier de construction,
- la modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste),
- l'information fournie aux riverains est insuffisante,
- la signalisation aéroportuaire est en anglais et pas en français,
- la densité de la circulation automobile et la vitesse des autos.
- opposition à tout changement dans le cadre de ce dossier ;

Vu l'avis FAVORABLE émis en séance du 3 novembre 2004 par le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de FLEURUS ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 15 octobre 2004, par BELGOCONTROL ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 25 octobre 2004, par la Commission communale consultative d'aménagement du territoire (CCAT) de CHARLEROI ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 21 décembre 2004 par le Conseil communal de la Ville de FLEURUS « quant au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la Ville de Fleurus » ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 4 novembre 2004, par la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 9 novembre 2004, par le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable (CWEDD) ;

Vu l'avis DEFAVORABLE rendu le 19 octobre 2004 par le Ministère de l'Équipement et des Transports - D142 - Direction des routes de Charleroi ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 4 novembre 2004 par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement - Division des Déchets - Office

wallon des Déchets ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 18 octobre 2004 par la Direction générale des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie - Direction de la Distribution de l'Énergie ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 26 octobre 2004 par la Société transporteuse d'électricité ELIA ASSET ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 20 septembre 2004 par le Ministère de l'Équipement et des Transports - D324 - Aéroport Charleroi ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 21 décembre 2004 par le Conseil communal de la Ville de FLEURUS « *quant au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la Ville de Fleurus* » ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 28 décembre 2004 par le Conseil communal de la Ville de CHARLEROI « *quant au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la Ville de Charleroi* » ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 23 novembre 2004, hors délai, par le Ministère de l'Équipement et des Transports – DG3 – Direction générale des Transports ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu en date du 18 novembre 2004, hors délai, par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de la Prévention et des Autorisations – Cellule Bruit ;

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de l'Eau ;

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut du Service voyer provincial ;

Vu la notification, en date du 17 décembre 2004, de la prorogation de 30 jours du délai de transmission du rapport de synthèse conjoint des fonctionnaires technique et délégué à l'autorité compétente en 1^{ère} instance, sous le motif que « *tous les avis sollicités et nécessaires à l'instruction de la demande ne nous sont pas encore parvenus* » ;

Vu l'absence de rapport de synthèse conjoint des fonctionnaires technique et délégué dans les formes prescrites par l'article 92, §3, alinéa 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005, ACCORDANT à la SOCIÉTÉ WALLONNE DES AÉROPORTS (SOWAER) S.A., dont le siège social est sis chaussée de Liège, 624 à 5100 NAMUR (Jambes), un permis unique visant à exploiter et exploiter une aérogare pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1.600 emplacements au sol et 3.000 emplacements étagés, les voiries d'accès à ces parkings, les chaussées aéronautiques et les parkings avions liés à l'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de

carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;

Considérant que l'arrêté susvisé a été envoyé au demandeur le 16 février 2005 ; dans le délai légal prescrit ; qu'il a été dûment affiché du 25 février 2005 au 7 mars 2005 dans la Ville de CHARLEROI et du 28 février 2005 au 11 mars 2005 (avis rectificatif d'un premier affichage erroné effectué du 22 février 2005 au 04 mars 2005) dans la Ville de FLEURUS ;

Vu les recours introduits respectivement :

- le 15 mars 2005, par Maître Alain LEBRUN, avocat mandaté par 27 requérants ayant fait élection de domicile en son Cabinet, rue du Ruisseau, 55, à 4000 LIEGE,
 - le 30 mars 2005, par Monsieur Paul DELANGUE, domicilié rue du Long Préat, 6 à 6041 GOSSELIES / CHARLEROI,
 - le 30 mars 2005, par Monsieur Gennarino LUISE, domicilié rue Vandervelde, 100 c à 6141 FORCHIES-LA-MARCHE / FONTAINE L'EVEQUE,
- contre l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005 susvisé ;

Considérant que les recours exercés ont été introduits dans les forme et délai réglementaires ; qu'ils sont par conséquent déclarés recevables ;

Considérant que les Collèges des Bourgmestres et Échevins des Villes de CHARLEROI et FLEURUS, les fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance et le Ministre des Transports, du Logement et du Développement territorial pour la Région wallonne ont été informés de l'introduction des recours ;

Considérant que l'attestation certifiant l'affichage, la preuve de la notification de la décision ainsi que tout avis postérieur au rapport de synthèse ont été transmis aux fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours par les Collèges des Bourgmestres et Échevins des villes concernées par la demande de permis unique ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu en date du 13 juin 2005, par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de l'Eau – Direction des Eaux souterraines ;

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de l'Eau – Direction des Eaux de Surface ;

Considérant que la Commission visée à l'article 120 du CWATUP dispose de 40 jours à dater de la saisine de l'administration de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme pour envoyer son avis ; que, à défaut, il est passé outre en vertu des dispositions de l'article 95, §3, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le rapport de synthèse transmis au Gouvernement ;

Considérant que la demande de permis unique porte sur la construction et l'exploitation d'une aérogare pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1600 emplacements au sol et 3000 emplacements étagés, des voiries d'accès à ces parkings, des chaussées aéronautiques et des parkings avions liés à l'aérogare, d'une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, d'un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kéroène et de 30 m³ de carburants routiers, ainsi que l'ouverture de nouvelles voiries communales ;

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 :

40.10.01.03.01, Classe 2

Production d'électricité - Centrale thermique et autres installations de combustion pour la production d'électricité dont la puissance installée est égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 200 MW thermiques

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

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

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

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

63.12.09.02.03, Classe 1

Dépôts de liquides inflammables et combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C et ne répondant pas à la définition des liquides extrêmement inflammables (catégorie B) et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 50.000 l

63.21.01.01.03, Classe 1

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 - Local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles

90.16.02, Classe 2

Station d'épuration d'eaux urbaines résiduaires, 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 qu'une phase de consultation du public a été organisée préalablement à l'introduction de la demande et à la réalisation de l'étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que les recours portent essentiellement sur :

- l'incompétence *ratione temporis* de l'auteur de l'acte ;
- l'insuffisance des mesures préconisées afin de pallier les inconvénients occasionnés par l'activité aéroportuaire ;
- l'absence de prise en considération des nuisances sonores engendrées au sol par les aéronefs ;
- l'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport ;
- les impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé humaine ;
- les éventuels problèmes de sécurité et/ou risques d'accident ;
- la paupérisation des quartiers voisins ;
- l'absence de précision quant au programme de remplacement des aéronefs les plus bruyants ;
- l'inadéquation du site par rapport au développement de l'activité aéroportuaire ;
- la pollution atmosphérique de l'activité aéroportuaire ;
- la pollution des sous-sols engendrée par les eaux d'écoulement ;
- la sécurité du sous-sol ;
- l'absence d'étude d'incidences dans le cadre de la révision du plan de secteur ;
- le fait que le remblaiement et le voûtement du Tintia ont été réalisés sans qu'une enquête publique soit requise au préalable ;
- le fait que le cimetière de Ransart ne sera plus un endroit de recueillement vu l'activité aéroportuaire ;
- l'impact du projet sur la faune et la flore du site classé du Bois du Lombu ;
- le nombre élevé de vols de nuit, alors que l'aéroport de Charleroi est un aéroport de jour ;
- le risque de voir l'aéroport utilisé pour du fret, alors qu'il s'agit d'un aéroport destiné aux personnes ;
- la fragilité économique du projet ;
- le fait que le site est trop étrié pour recevoir un tel projet ;
- le fait qu'aucun tracé de remplacement n'a été fixé pour le chemin vicinal n° 7 dit d'Heppignies ;

Considérant que le projet est repris, pour partie, en zone de services publics et d'équipements communautaires et, pour le solde, en zone d'aménagement différé à caractère industriel au plan de secteur de CHARLEROI approuvé par arrêté du 10 septembre 1979 ;

Considérant que le projet dont question constitue un équipement de service public ; que l'aéroport de GOSSELIES est en effet classé parmi les aéroports publics depuis 1946 ; que, de plus, les autorités publiques (Union européenne, Région wallonne, Sowaer, ...) participent directement ou indirectement à ce projet, notamment en termes de financement, de maîtrise d'ouvrage, de gestion et d'exploitation ; qu'il correspond dès lors à la destination de la zone de services publics et d'équipements communautaires telle que définie par l'article 28 du CWATUP ;

Considérant, par contre, qu'il contrevient à la destination de la zone d'aménagement différé à caractère industriel telle que fixée par l'article 34 du CWATUP ;

Considérant toutefois que l'article 110 du CWATUP dispose qu'« *en dehors des zones qui leur sont plus spécialement réservées, les constructions et équipements de services publics*

ou communautaires peuvent être admis pour autant qu'ils s'intègrent au site bâti ou non bâti » ; que le présent projet, du fait qu'il relève de la notion de service public ou d'équipement communautaire, peut dès lors bénéficier de l'application dudit article, sous réserve de son intégration au site bâti ou non bâti ;

Considérant, de plus, que l'article 114 du CWATUP souligne quant à lui que les dérogations ne peuvent être accordées qu'à titre exceptionnel ; que cette condition est remplie dans le cas présent, dans la mesure où l'aéroport de GOSSELIES est le seul en Wallonie qui soit essentiellement destiné au transport de personnes ;

Considérant, en effet, que le Schéma de Développement de l'Espace régional, document de référence en matière d'orientation stratégique du développement territorial wallon adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, dispose, au point VI. 1. « Intégrer la Région dans les réseaux trans-européens », que « le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) et de Bierset (Liège Airport). Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et par chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes de nuisances phoniques. L'aéroport de Gosselies (...), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi » et que « Ces développements aéroportuaires imposent de prendre des mesures réglementaires notamment d'usage du sol à proximité des aéroports afin de leur garantir des possibilités d'extension et de développement de trafic. Pour ce faire, certaines zones habitées à proximité des aéroports seront réaménagées dans le souci à la fois du respect de la qualité de la vie des riverains et des perspectives de développement économique » ;

Considérant que la demande répond aux objectifs ainsi définis ;

4
Considérant, par ailleurs, que le Gouvernement wallon a décidé, par arrêté du 27 mai 2004, la révision du plan de secteur de CHARLEROI en vue du développement des infrastructures de l'aéroport de CHARLEROI –BRUXELLES SUD sur le territoire de CHARLEROI (Gosselies, Jumet et Ransart) ; que la révision dont question du plan de secteur a pour objet d'inscrire, sur le territoire de la commune de CHARLEROI, des zones de services publics et d'équipements communautaires destinées à permettre l'extension des infrastructures de l'aéroport en cause, une zone d'activité économique mixte à l'est du domaine aéroportuaire, un projet de tracé et un périmètre de réservation pour un accès routier au nouveau terminal passagers à partir de l'autoroute E42, l'échangeur autoroutier d'HEPPIGNIES dans sa configuration réelle, des zones d'espaces verts sur les terrains situés à l'intérieur de l'échangeur et des zones agricoles sur les terrains situés à l'extérieur, ainsi qu'une zone d'activité économique mixte à l'ouest du domaine aéroportuaire couvrant l'implantation existante de l'aéropôle ; que le Gouvernement wallon a également décidé, par arrêté du 27 mai 2004, la mise en révision des plans de secteur de CHARLEROI et de NAMUR et a adopté les avant-projets de plans en vue de l'inscription du projet de tracé du

tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne et du projet de tracé des liaisons ferroviaires entre GOSSELIES et BRUXELLES par la ligne 140 et entre l'aéroport de GOSSELIES et la gare de CHARLEROI SUD ; que l'étude d'incidences n'a toutefois pas encore été réalisée, dans la mesure où les procédures de révision des plans de secteur n'en sont pas encore à ce stade ;

Considérant que ces arrêtés du Gouvernement wallon constituent, en ce qui concerne le plan de secteur, les premières démarches en vue de la concrétisation des options définies dans le SDER ;

Considérant que le Plan de Mobilité et de Transport en Wallonie, adopté par le Gouvernement en date du 3 avril 1995, dispose notamment que *« Pour doter les deux aéroports régionaux d'une infrastructure et d'un équipement leur permettant d'être compétitifs sur la place aérienne européenne, la Région wallonne achèvera dans les 5 ans à venir le programme d'investissement en cours (...). La Région wallonne, par sa politique d'aménagement du territoire, garantira aux deux aéroports régionaux des possibilités d'extension de leurs installations (...). Dans une approche intermodale, il convient de veiller à la réalisation de raccordements ferroviaires reliant au réseau de la SNCB les aéroports de Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud, ce dernier pouvant être relié par Ottignies-Charleroi à la desserte suburbaine de Bruxelles (...). Enfin, si certains groupes d'intérêts tentent de promouvoir de nouveaux projets d'aéroports en Région wallonne, il faudra éviter de leur accorder crédit car les deux aéroports existants offrent déjà, et pour longtemps encore, des capacités très supérieures aux besoins »* ; que la situation a toutefois évolué, quant aux capacités des aéroports eu égard aux besoins, depuis l'adoption dudit plan et que l'extension proposée est dès lors nécessaire ;

Considérant à ce propos, quant à la suggestion des requérants de développer l'aéroport de CHIEVRES en lieu et place de celui de CHARLEROI – BRUXELLES SUD, qu'il y a donc lieu d'observer que la réalisation des aménagements projetés est le fruit d'options politiques du Gouvernement wallon ; que par conséquent, du point de vue de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, seule l'opportunité de la réalisation du projet en cause doit être analysée, et non celle de projets alternatifs ; que, quoi qu'il en soit, il résulte de l'étude d'incidences elle-même que le site de CHIEVRES ne doit pas être retenu ;

Considérant, quant au respect de la condition d'intégration au site bâti ou non bâti énoncée à l'article 110 du CWATUP, que le projet y répond dans la mesure où il trouve à s'implanter sur des parcelles dévolues à l'activité industrielle ; que dès lors, la typologie des bâtiments envisagés pour l'aérogare et ses annexes ne perturbera pas, du point de vue urbanistique, l'environnement constitué de bâtiments répondant à une typologie industrielle ;

Considérant, quant à la critique relative à l'exiguïté du site, qu'il y a lieu d'observer qu'il offre une juste proportion par rapport aux besoins ; qu'il présente, en effet, suffisamment d'espace pour accueillir un aéroport répondant aux ambitions et aux nécessités de la Région wallonne, sans toutefois pouvoir permettre une extension disproportionnée de l'aéroport ; que dès lors, cet argument ne peut que répondre favorablement aux craintes émises par les riverains quant à une augmentation exponentielle des activités de l'aéroport ;

Considérant, quant aux motifs de recours portant sur la suppression de chemins et sentiers vicinaux, que la procédure instaurée par la loi du 10 avril 1841 a été respectée ; que par arrêté du 24 mai 2005, le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial a confirmé l'arrêté de la Députation permanente du Conseil provincial du Hainaut du 18 septembre 2003 portant suppression totale ou partielle de plusieurs chemins et sentiers vicinaux ; que rien n'empêche, sur le plan juridique, qu'une procédure soit entamée de façon à recréer, s'il y a lieu, de nouveaux chemins et sentiers remplaçant ceux qui ont été supprimés ;

Considérant, quant à la critique relative à la fragilité économique du projet, qu'il y a lieu de répondre que la demande porte sur la réalisation d'une aérogare et de ses équipements par la SOWAER ; qu'il s'agit d'une société à caractère public ; que, dès lors, il appartient à cette société promotrice des installations projetées de prendre les dispositions idoines afin de s'assurer de la stabilité économique des locataires et occupants du site ; que cette question ne relève ni de la gestion du territoire et de son aménagement, ni de la police des établissements classés ;

Considérant, quant à la question de la réalisation du remblai et du voûtement du Tintia, que les instances compétentes quant à la gestion du ruisseau du Tintia n'ont pas rendu d'avis dans le délai imparti ; que ces avis sont dès lors réputés favorables ; que par ailleurs, aucune disposition légale n'était de nature à imposer une enquête publique dans le cadre de la procédure de demande de permis d'urbanisme pour le voûtement dudit ruisseau ;

Considérant, enfin, que les accès vers le cimetière de Ransart devraient être sensiblement modifiés mais que la charge de trafic supplémentaire devrait être absorbée sans problème majeur par le réseau des voiries qui subsisteront ;

Considérant, en conclusion, qu'il y a lieu d'estimer que les conditions énoncées aux articles 110 et 114 du CWATUP sont remplies et que la dérogation au plan de secteur peut être accordée ;

Considérant que certains requérants soulèvent comme premier moyen l'illégalité du permis unique délivré en raison de l'envoi tardif de la décision et ce, en violation avec l'article 93 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ; que ce moyen n'est pas fondé ;

4
Considérant, en effet, que les fonctionnaires technique et délégué disposaient d'un délai de 110 jours pour transmettre leur rapport de synthèse conjoint à l'autorité compétente ; que les fonctionnaires technique et délégué ayant envoyé leur décision sur le caractère complet et recevable de la demande de permis en dehors des délais prescrits, le délai pour envoyer le rapport de synthèse se calcule à partir du jour suivant le délai qui leur était imparti pour envoyer leur décision, soit le 8 septembre 2004 ; que le délai pour envoyer le rapport de synthèse ayant été prorogé par décision des fonctionnaires technique et délégué de trente jours, ce rapport devait être transmis le 25 janvier 2005 au plus tard à l'autorité compétente ; que tel n'a pas été le cas puisque le rapport de synthèse n'a pas été envoyé selon les formes prescrites à l'article 92, §3, alinéa 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Considérant que l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis disposait, dès lors, d'un délai de 140 jours à dater du jour suivant le délai qui était imparti aux fonctionnaires technique et délégué pour envoyer leur décision sur le caractère recevable et complet de la demande, soit le 8 septembre 2004 ; que ce délai a été prorogé d'un délai identique à celui décidé par les fonctionnaires technique et délégué, soit trente jours ; que l'autorité compétente devait statuer et envoyer sa décision le 24 février 2005 au plus tard ; que cette échéance a été entièrement respectée puisque la décision a été envoyée au demandeur du permis unique le 16 février 2005, soit dans les délais légaux prescrits ;

Considérant, quant au moyen invoquant l'insuffisance des mesures préconisées afin de pallier les inconvénients occasionnés par l'activité aéroportuaire, que les arguments développés dans la lettre datant du 23 novembre 2003 envoyée par l'Association des Riverains et habitants des Communes proches de l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD au Collège des bourgmestre et échevins de GILLY dans le cadre de la consultation du public préalable à l'introduction de la demande de permis unique ont été rencontrés par l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau d'études S. A. Pissart - Van Der Stricht et par l'acte attaqué ;

Considérant que, le 1^{er} avril 1999, le Conseil régional wallon a adopté un décret insérant dans la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit un article 1^{er}bis dont l'objectif est d'habiliter le Gouvernement wallon à prendre des mesures en vue de protéger, à proximité des aéroports et des aérodromes en Région wallonne, le voisinage exposé au bruit produit par leur exploitation ; que cette disposition a été modifiée à plusieurs reprises ;

Considérant que l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité énonce en substance que le Gouvernement wallon délimite un plan de développement à long terme (PDLT) sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de développement des aéroports en Région wallonne, selon une formule de calcul qu'il explicite ;

Considérant que, dans ce plan de développement à long terme, le Gouvernement wallon peut arrêter un plan d'exposition au bruit (PEB) fondé sur une hypothèse de développement de l'aéroport projetée à dix ans et comprenant des zones d'exposition au bruit fixées de manière décroissante, en fonction de l'indicateur de bruit L_{den} ; que ce plan d'exposition au bruit sera réactualisé tous les trois ans en tenant compte de l'exploitation effective de l'aéroport et des nuisances de bruit qu'elle engendre tout en intégrant les perspectives de développement de l'aéroport ;

Considérant, en ce sens, que le même article précise que la zone la plus exposée au bruit, dénommée « zone A » est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB (A) ; qu'en outre, cette disposition précise également les seuils de bruit exprimés en L_{den} pour les deuxième, troisième et quatrième zones du plan d'exposition au bruit, c'est-à-dire les zones B, C et D ;

Considérant que, dans les zones ainsi délimitées, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité habilite le Gouvernement wallon à prendre certaines mesures, parmi lesquelles figurent notamment l'acquisition de tout immeuble bâti ou non bâti, ainsi que l'octroi de subsides ou de primes en vue de l'isolation des immeubles concernés ; que cette disposition répute compris dans une des quatre zones tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une

nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{den} correspond à celui caractérisant cette zone ;

Considérant qu'à cette fin, plusieurs arrêtés du Gouvernement wallon ont été adoptés déterminant les zones du plan de développement à long terme (PDLT), les zones du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD et les mesures d'accompagnement afférentes à chacune des zones d'exposition au bruit ;

Considérant, en conséquence, que le préjudice invoqué par les requérants résulte, en réalité, de l'application des arrêtés du Gouvernement wallon déterminant les zones susvisées et fixant les mesures d'accompagnement relatives à chacune des zones d'exposition du bruit et non de la réalisation même de l'acte attaqué ;

Considérant que la perte de valeur du patrimoine immobilier ne relève pas de la police des établissements classés ;

Considérant que le moyen relatif à l'absence de prise en considération des nuisances sonores engendrées au sol par les aéronefs ne peut être rencontré ; qu'en effet, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité introduit la notion de seuil de bruit maximum engendré au sol par les aéronefs à respecter, exprimé en L_{max} , entre 23 heures et 7 heures et entre 7 heures et 23 heures, selon une formule de calcul explicité ;

Considérant, quant au caractère nocturne de l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD prétendu par un requérant, que cet argument ne peut être suivi ;

Considérant en effet que le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne stipule que l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 7 heures et 23 heures ; que toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures, des mouvements d'avions sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas un certain quota de bruit maximum autorisé par mouvement ;

Considérant, quant à l'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, que le moyen développé par les requérants n'est pas justifié ;

Considérant que le décret du 23 juin 1994 instaure des sanctions administratives pouvant être prononcées en cas de violation de certaines règles, notamment celles relatives aux valeurs maximales de bruit ainsi que les heures de fermeture des aéroports wallons ; que cette disposition a été exécutée par un arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 fixant le barème des amendes administratives par infraction et organisant leur constatation et leur poursuite ainsi que la perception de ces amendes et les moyens de recours ouverts aux contrevenants éventuels ;

Considérant en outre, que ce même décret institue une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne dont le fonctionnement a été fixé par un arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005 ; qu'il charge ladite autorité de différentes missions et notamment d'alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances

sonores aéroportuaires, de dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs et de jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores ;

Considérant qu'en conséquence, le moyen relatif à l'absence de sanctions administratives ne peut être rencontré au vu des mécanismes mis en place ;

Considérant, de surcroît, que le contrôle du respect des règlements communaux ne relève pas de la police des établissements classés ;

Considérant que les requérants réclament une étude relative aux impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé humaine ;

Considérant que, lors de récentes études, dont notamment celle du Professeur BRADLEY datant du 23 avril 2002, il a été reconnu que l'exposition au bruit peut provoquer des effets négatifs sur la santé humaine ; que ceux-ci ont pour particularité d'être « non-spécifiques » car pouvant avoir d'autres causes que le bruit ; que, dès lors, la corrélation entre les nuisances sonores mesurables et les effets sur la santé est difficile à établir ; qu'en outre, les réactions sont variables d'une personne à l'autre ;

Considérant qu'il n'appartient pas, dans le cadre d'un permis unique, d'imposer une étude sur les impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé humaine ; que cette décision doit être prise collégialement au sein du Gouvernement wallon ;

Considérant que l'argument relatif aux éventuels problèmes de sécurité est soulevé par les requérants ; qu'il convient néanmoins de préciser que, si l'équipement et l'exploitation des aéroports sont confiés aux Régions dans lesquelles ils sont situés, c'est l'autorité fédérale qui reste chargée des activités relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité du trafic aérien ;

Considérant que, partant, l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD dispose des autorisations requises par l'administration fédérale de l'aéronautique attestant le respect des règles de sécurité prescrites pour l'exploitation de l'aéroport ; qu'il est en outre soumis aux dispositions légales internationales en matière d'aviation civile et notamment aux normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation civile Internationale) ;

Considérant qu'il s'avère que toutes les recommandations de cette instance ne sont pas entièrement rencontrées, notamment en ce qui concerne les distances de sécurité mais qu'un allongement de la piste devrait permettre la création de zones de sécurité adéquates ;

Considérant, par ailleurs, qu'il convient de rappeler que l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD dispose d'un plan d'urgence précisant les diverses procédures à mettre en œuvre en fonction d'un événement inopiné, d'un accident ou d'une catastrophe qui pourrait survenir dans le cadre des activités aéroportuaires ;

Considérant que les requérants invoquent l'absence de précision relative au programme de remplacement des aéronefs les plus bruyants ;

Considérant que les modalités de ce programme ne peuvent être précisées dans le cadre du permis unique car elles relèvent d'une décision du Gouvernement wallon ;

Considérant qu'en ce qui concerne les craintes invoquées par les requérants quant à la vulnérabilité de la nappe des sables bruxelliens, la Direction des Eaux souterraines avance que la couche géologique, présente sous l'aéroport, appartient au groupe tertiaire et plus précisément à l'étage bruxellien ; que cette couche surmontée d'un mince dépôt limoneux est constituée de sable blanc crème assez fin contenant une série de bancs de grès calcaire ; que le bruxellien repose sur l'assise paléozoïque caractérisée par la présence des roches schisto-gréseuses du Houiller ; que le pendage des couches est de direction Sud et ne peut donc mettre en péril la qualité des eaux captées à Viesville et Thiméon ; qu'en outre, la couche des sables bruxelliens se réduit vers le Sud, laissant apparaître les roches du Houiller ;

Considérant que la nappe contenue dans ces sables n'est pas exploitée, les débits se révélant faibles et de qualité assez médiocre, étant donné la vulnérabilité à l'infiltration de polluants divers, leur concentration pouvant se révéler plus importante du fait de la faible épaisseur de la couche sableuse et de l'imperméabilité des schistes du Houiller sous jacent empêchant toute percolation vers le sous-sol ;

Considérant qu'il est possible de limiter les risques de contamination en prenant toutes les mesures nécessaires et suffisantes pour garantir une étanchéité optimale, tant au niveau des conduites d'amenée et de rejet de polluants liquides que pour les stockages des anciens et nouveaux dépôts ; que les mesures préconisées par l'auteur de l'étude d'incidences rejoignent à cet égard les préoccupations de ladite Direction en ce qui concerne la préservation qualitative de la nappe aquifère du Bruxellien, encourageant, de ce fait, l'arrêt, voire la diminution des concentrations des percolats ;

Considérant qu'il est impératif d'obvier aux risques de stagnations accidentelles ou non de polluants solides ou liquides sur sol nu ; qu'une protection imperméable et une rétention suffisante doivent être appliquées en toutes circonstances et notamment lors de manipulations sur le site ;

Considérant que l'étude d'incidences a déjà rencontré les préoccupations des requérants quant à la stabilité du sous-sol, en rappelant :

- que la présence de zones karstiques peut être exclue compte tenu de l'absence de terrains calcaires avant 150 m de profondeur au droit du site concerné ;
- l'absence (confirmée par la Cellule « Sous-Sol » de la Direction de la Coordination de la Prévention des Pollutions) de galeries à l'aplomb du site, les terrains houillers au droit de celui-ci étant relativement pauvres en houille exploitable ;

Considérant que le bruit généré par les aéronefs, s'agissant de véhicules, n'est pas soumis aux 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 ;

Pour les motifs cités ci-avant,

A R R E T E

Article premier.

Les recours introduits, le 15 mars 2005, dans les forme et délai réglementaires, par Maître Alain LEBRUN, avocat mandaté par 27 requérants ayant fait élection de domicile en son Cabinet, rue du Ruisseau, 55, à 4000 LIEGE, et le 30 mars 2005 par Messieurs Paul DELANGUE, domicilié rue du Long Préat, 6 à 6041 GOSSELIES / CHARLEROI, et Gennarino LUISE, domicilié rue Vandervelde, 100 c à 6141 FORCHIES-LA-MARCHE / FONTAINE L'EVEQUE, contre l'arrêté des fonctionnaires techniques et délégués compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005, ACCORDANT à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., dont le siège social est sis chaussée de Liège, 624 à 5100 NAMUR (Jambes), un permis unique visant à exploiter et exploiter une aérogare pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1.600 emplacements au sol et 3.000 emplacements étagés, les voiries d'accès à ces parkings, les chaussées aéronautiques et les parkings avions liés à l'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, sont **DECLARES RECEVABLES**.

Article 2 :

La décision des fonctionnaires techniques et délégués compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005, ACCORDANT à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., dont le siège social est sis chaussée de Liège, 624 à 5100 NAMUR (Jambes), un permis unique visant à exploiter et exploiter une aérogare pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1.600 emplacements au sol et 3.000 emplacements étagés, les voiries d'accès à ces parkings, les chaussées aéronautiques et les parkings avions liés à l'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, est **COMPLETEE** comme suit :

Les conditions suivantes sont ajoutées à l'article 4 de l'acte attaqué :

Conditions particulières en matière d'eaux souterraines

Outre les mesures préconisées par l'auteur de l'étude d'incidences concernant la préservation qualitative de la nappe aquifère du Bruxellien, l'exploitant prend toutes les mesures nécessaires et suffisantes pour garantir une étanchéité optimale, tant au niveau

des conduites d'amenée et de rejet de polluants liquides que pour les stockages des anciens et nouveaux dépôts, afin de limiter les risques de contamination.

Afin d'obvier aux risques de stagnations accidentelles ou non de polluants solides ou liquides sur sol nu, une protection imperméable et une rétention suffisante sont appliquées en toutes circonstances et notamment lors de manipulations sur le site. ».

En outre, l'exploitant respecte les règles de bonne conduite consignées en attendant l'entrée en vigueur des conditions intégrales relatives aux prises d'eau souterraine non potabilisable dont le débit prélevé est inférieur ou égal à 10 m³ par jour et 3.000 m³ par an.

Article 3 :

Les autres dispositions de l'acte attaqué sont **CONFIRMÉES**.

Article 4 :

La présente décision est exécutoire à partir du lendemain de la notification qui en est faite à l'exploitant.

Article 5 :

Toute extension ou transformation de l'établissement, lorsque celle-ci entraîne l'application d'une nouvelle rubrique de la liste des établissements classés ou est de nature à aggraver les dangers, l'insalubrité ou l'inconfort inhérents à l'exploitation, fera l'objet d'une demande en autorisation.

Article 6 :

Cette autorisation peut être retirée ou suspendue si l'exploitant n'observe pas les conditions d'exploitation prescrites ci avant ou s'il refuse de se soumettre aux nouvelles obligations que l'autorité administrative compétente a toujours le droit de lui imposer.

Article 7 :

Mention du présent arrêté est faite au registre des permis dont question à l'article 36 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en marge de la décision dont appel.

Article 8 :

Un recours en annulation pour violation des formes soit substantielles, soit prescrites à peine de nullité, excès ou détournement de pouvoir, peut être porté devant le Conseil d'Etat contre la présente décision par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt.

Le Conseil d'Etat section administration peut être saisi par requête écrite signée par l'intéressé ou par un avocat, et ce dans les 60 jours à dater de la notification ou de la publication de la présente décision.

Article 9 :

9.1. Une expédition certifiée conforme du présent permis est envoyée par lettre recommandée:

- Aux requérants ;
- Au demandeur du permis unique ;
- Aux fonctionnaires technique et délégué compétents en 1^{ère} instance ;
- Au Collège des Bourgmestre et Échevins de et à 6000 CHARLEROI ;
- Au Collège des Bourgmestre et Échevins de et à 6220 FLEURUS ;
- Au fonctionnaire chargé de la surveillance de la D.P.E. de CHARLEROI ;

9.2. Une expédition certifiée conforme du présent permis est envoyée par pli ordinaire :

- Au fonctionnaire délégué compétent sur recours ;
- A la Division de la Police de l'Environnement - Administration centrale ;
- A l'Office wallon des déchets ;
- A la Division de l'Eau.

Fait à Namur, le

25 JUIL. 2005

André ANTOINE

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Le Directeur a.i.
Ir. M. PEERTS

REGLES DE BONNE CONDUITE CONSIGNEES EN ATTENDANT L'ENTREE EN VIGUEUR DES
CONDITIONS INTEGRALES RELATIVES AUX PRISES D'EAU SOUTERRAINE NON
POTABILISABLE DONT LE DEBIT PRELEVE EST INFERIEUR OU EGAL A 10 M³/JOUR ET
3.000 M³/AN

Chapitre Ier. — Champ d'application et définitions

Art. 1^{er} § 1^{er}. Les présentes conditions s'appliquent aux prises d'eau souterraine non potabilisable dont le débit prélevé est inférieur ou égal à 10 m³/jour et 3.000 m³/an.

On entend par eau non potabilisable une eau qui n'est pas destinée à être distribuée pour être bue sans danger pour la santé.

§ 2. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

- 1° Prise d'eau : opération de prélèvement d'eau souterraine.
- 2° Zone de prise d'eau : aire géographique dans laquelle sont installés les ouvrages de surface des prises d'eau, y compris les systèmes d'aération et les regards de contrôle.
- 3° Ouvrage de prise d'eau : tous les puits, captages, drainages et en général tous les ouvrages et installations ayant pour objectif ou pour effet d'opérer une prise d'eau y compris les captages de sources à l'émergence
- 4° Installation de surface : partie de l'ouvrage de prise d'eau situé en surface ainsi que le bâtiment le protégeant
- 5° Administration : la Division de l'Eau de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement du Ministère de la Région wallonne
- 6° Eau souterraine : toute eau qui se trouve sous la surface naturelle du sol, dans la zone de saturation, en contact direct avec le sol ou le sous-sol. Les sources émergeant du sol sont encore des eaux souterraines.

Chapitre II. — Implantation et construction

Art. 2. L'ouvrage de prise d'eau et les installations de surface sont réalisés et aménagés de manière à éviter toute contamination de la nappe d'eau souterraine et de l'eau prélevée.

Art. 3. L'accès à l'ouvrage de prise d'eau est défendu à toute personne étrangère à son exploitation au moyen d'un dispositif étanche comportant un couvercle ou une porte muni d'un système de fermeture à clef.

Art. 4. § 1^{er}. L'ouvrage de prise d'eau est muni d'un compteur volumétrique destiné à contrôler le volume d'eau prélevée.

Tout autre type de compteur ou de système de comptage du volume d'eau prélevée doit être préalablement admis par l'Administration.

Lorsque les prises d'eau sont équipées d'un réservoir, le dispositif de comptage du volume d'eau prélevée peut être installé à la sortie de celui-ci.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, le placement d'un compteur d'eau sur l'ouvrage de prise d'eau n'est pas obligatoire lorsque ledit ouvrage alimente exclusivement un ménage pour des usages domestiques (consommation alimentaire, sanitaires, cuisine, lessive, nettoyage) ou pour l'arrosage du jardin.

- § 3. Par dérogation au § 1^{er}, le placement d'un compteur d'eau sur l'ouvrage de prise d'eau n'est pas obligatoire lorsque ledit ouvrage n'est pas équipé d'une pompe à moteur.

Chapitre III. — Exploitation

Art. 5. Toute pollution atteignant ou risquant d'atteindre l'ouvrage de prise d'eau ou toute altération significative et brutale de la qualité de l'eau prélevée est immédiatement signalée à l'Administration.

Art. 6. § 1^{er}. Une zone de prise d'eau est établie autour de tout ouvrage de prise d'eau souterraine.

§ 2. Pour les puits et les sources à l'émergence, la zone de prise d'eau est délimitée par la ligne située à une distance de dix mètres des limites extérieures des installations de surface strictement nécessaires à la prise d'eau, y compris les systèmes d'aération et les regards de contrôle.

§ 3. La zone de prise d'eau pour les ouvrages de prise d'eau par drains et par galeries est délimitée par la ligne située à une distance de dix mètres de la projection verticale en surface du tracé des drains ou des galeries.

§ 4. La zone de prise d'eau est aménagée de telle façon que les eaux de ruissellement provenant de la zone elle-même puissent s'en échapper et que les eaux de toute nature provenant de l'extérieur de la zone ne puissent y pénétrer ni s'accumuler à sa périphérie.

Art. 7. Lorsque la zone de prise d'eau est accessible à des personnes étrangères à l'exploitation de la prise d'eau, un panneau conforme au modèle repris à l'annexe des présentes conditions est apposé de manière à être visible depuis tous les accès à la zone de prise d'eau.

Art. 8. Sont interdites dans la zone de prise d'eau définie à l'article 6 toute activité et installation susceptibles de contaminer la nappe souterraine ou l'eau prélevée, notamment :

- 1° les réservoirs et les stockages d'hydrocarbures
- 2° les stockages et les épandages souterrains et en surface d'effluents domestiques
- 3° les stockages et les épandages d'effluents d'élevage
- 4° les stockages et l'utilisation de toutes substances susceptibles de rendre l'eau impropre à la consommation
- 5° l'arrêt et le stationnement de tout véhicule et autres engins motorisés.
- 6° l'usage de produits phytosanitaires
- 7° les locaux d'élevage de tous types d'animaux
- 8° les rejets d'eaux usées ou épurées.

Art. 9. § 1^{er}. Tout puits dont l'exploitation est définitivement abandonnée est déclaré comme tel à l'Administration, qui pourra demander qu'il soit mis à sa disposition pour servir à des contrôles piézométriques et/ou qualitatifs.

§ 2. Si ce n'est pas le cas, les puits sont remblayés aux frais de l'exploitant selon les prescriptions qui suivent :

- 1° le remblai doit être effectué au moyen de gravier propre et siliceux de diamètre approprié au diamètre du puits jusqu'au dessus du niveau de l'eau;
- 2° au-dessus de ce niveau, le puits est rempli de minimum 1 mètre d'argile gonflante ou d'un coulis de ciment pur surmonté jusqu'à proximité du sol d'un des matériaux suivant :

- sable ou gravier de diamètre adapté au diamètre du puits;
- argile gonflante;
- coulis de ciment pur;
- béton ou mortier fluide;
- remblais inertes non terreux et non schisteux de diamètre adapté au diamètre du puits.

3° une dalle en béton armé centrée sur le puits et entourant celui-ci de 1 mètre est coulée en vue d'obturer ce dernier. L'armature est calculée de manière à ce que la dalle demeure intacte dans les conditions locales d'utilisation du site. Les équipements du puits sont coupés à un niveau tel qu'ils soient noyés dans la dalle à 10 centimètres minimum sous la surface de celle-ci.

Chapitre IV. — Bruit et vibrations

Art. 10. Pour les prises d'eau dont l'équipement comprend un moteur, les valeurs limites de niveau de bruit particulier à l'ouvrage de prise d'eau, mesurés à l'immission, sont les suivants :

- 1° période de jour (07 h 00 – 19 h 00) : 50 dBA;
- 2° période de transition (06 h 00 – 7 h 00 et 19 h 00 – 22 h 00) : 45 dBA;
- 3° période de nuit (22 h 00 – 6 h 00) : 40 dBA.

Si l'établissement est situé en zone industrielle, d'extraction, de services, artisanale, de P.M.E. ou dans une extension de ces zones, les valeurs limites à l'immission sont les suivantes :

- 1° période de jour (07 h 00 – 19 h 00) : 55 dBA;
- 2° période de transition (06 h 00 – 7 h 00 et 19 h 00 – 22 h 00) : 50 dBA;
- 3° période de nuit (22 h 00 – 6 h 00) : 45 dBA.

Art. 11. L'ouvrage de prise d'eau est installé, équipé et exploité de façon que son fonctionnement ne puisse être à l'origine de vibrations mécaniques susceptibles de compromettre la stabilité des constructions et du sous-sol, la tranquillité et la sécurité du voisinage.

Chapitre V. — Contrôle, autocontrôle, auto-surveillance

Art. 13. Le déclarant tient à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance l'attestation de conformité et d'étalonnage du compteur d'eau installé conformément aux dispositions de l'article 4 § 1er.

Art. 14. Le déclarant de la prise d'eau est tenu de déclarer annuellement et au plus tard le 31 mars, le volume d'eau prélevé au cours de l'année précédente à l'Administration.

Un formulaire à compléter lui est envoyé préalablement par l'Administration.

ANNEXE

Minimum 0,5 m

ZONE REGLEMENTEE



Nom de l'exploitant :

Tél.:

EN CAS D'ACCIDENT, PREVENIR :

1. L'EXPLOITANT (en tant que responsable)
2. LA REGION WALLONNE – S.O.S. Pollution – 070/23.30.01
3. LA PROTECTION CIVILE – SERVICE 100

Minimum 0,5 m