

Chapitre Air, Climat, Energie

Domaine considéré	Incidence notables du projet	Recommandations formulées par l'auteur d'étude	Réponse BSCA
Qualité de l'air	Emissions de polluants issus des installations de combustion.	<ul style="list-style-type: none"> Air-01 : S'assurer que les contrôles des émissions de polluants des installations de combustion soient effectués conformément aux conditions particulières du permis d'environnement. 	Ceci est déjà réalisé. Les rapports de contrôle des émissions peuvent être transmis.
	Emissions de COV liées à la respiration des réservoirs.	<ul style="list-style-type: none"> Air-02 : Mettre en œuvre des réservoirs à toit flottant au niveau du parc pétrolier, et équiper les événements des filtres des cuves. 	Pour des raisons de sécurité incendie nous n'avons volontairement pas équipé ces réservoirs de toits flottants. En effet, dans le cas où nous mettrions des toits flottants sur nos cuves, nous devrions revoir l'analyse de risque du parc pétrolier et adapter le système d'extinction incendie car celui-ci est actuellement muni de déluge sous le toit des cuves pour se prémunir de tout risque incendie. La mise en place de ce dispositif impose par ailleurs de changer la cuve entière. Enfin, la température d'émission des vapeurs dans le cas du Jet-A1 se produit à partir de 38°C, température rarement atteinte en Belgique. Concernant les événements, la législation belge donne l'obligation de placer des arrêteurs de flamme à la sortie des cuves ce qui est d'application chez nous.
Climat	Utilisation de gaz réfrigérants	<ul style="list-style-type: none"> Climat-01 : Démanteler l'installation contenant du R22. 	Inventaire réfrigérant existant - les éléments de climatisation contenant du R22 ont été déclassés. Un plan de démantèlement est en cours d'élaboration et budgétisation pour plan d'action sur 2ème semestre 2025.
		<ul style="list-style-type: none"> Climat-02 : Envisager le remplacement des installations utilisant des gaz réfrigérants de GWP élevés (R407C, R410A). 	Ceci sera étudié au fur et à mesure de l'état de vétusté des installations ainsi que selon les besoins et développements futurs de l'aéroport.
	Consommations de carburant et émissions de gaz effet de serre et de polluants atmosphériques liées au trafic aérien.	<ul style="list-style-type: none"> Climat-03 : Favoriser l'utilisation, par les compagnies aériennes, d'avions plus performants d'un point de vue environnemental (carburants employés, motorisation, ...), de manière à limiter les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. 	Actuellement, nous incitons les compagnies aériennes à placer leurs avions de dernière génération aux heures les plus critiques pour les riveraines (entre 6h30 et 7h30 et entre 22h00 et 23h00). Une réflexion est faite sur la possibilité d'instaurer une tarification variable aux compagnies selon le type d'avion utilisé ainsi que la part de carburant durable utilisé.
Energie	Consommations d'électricité dans les bâtiments existants.	<ul style="list-style-type: none"> Energie-01 : Mettre en œuvre le relighting du Terminal T2 (Schengen et non-Schengen), tel que proposé dans le plan d'actions de l'audit du bureau Delpower. 	Ceci a été réalisé courant 2024.
	Consommations d'énergie dans les futurs bâtiments.	<ul style="list-style-type: none"> Energie-02 : Assurer la production de chauffage et d'eau chaude sanitaire dans l'extension du PIF Nord par des pompes à chaleur. 	L'option de mise en place de pompe à chaleur pour l'extension du PIF Nord a été évaluée et l'étude, jointe à ce document (Annexe 2) démontre un retour sur investissement supérieur à 30 ans. Pour cette raison, le circuit de chaud qui sera implémenté dans ce cadre correspondra à une alimentation par une chaudière gaz à condensation supplémentaire dans le bâtiment énergie existant. Le circuit primaire sera utilisé pour alimenter un nouveau circuit secondaire. A savoir par ailleurs qu'à partir de 2025 nous passeront des marchés de fourniture énergétique dotés de parts croissantes de bio-gaz, diminuant dès lors nos émissions de CO2 en conséquence. Cette part commencera à 25% de notre consommation pour atteindre 100% d'ici 2030 au plus tard.
		<ul style="list-style-type: none"> Energie-03 : Assurer la production de chauffage et d'eau chaude sanitaire dans les futurs bâtiments envisagés dans le Masterplan de B.S.C.A. (salle de reprise des bagages, extension des gates ouest, complexe cellulaire, ...) au moyen d'équipements électriques. 	Ceci est actuellement en cours pour l'ensemble des bâtiments futurs au regard du commentaire précédent.
	Consommations d'électricité sur le site aéroportuaire.	<ul style="list-style-type: none"> Energie-04 : Mettre en œuvre la phase 2 du projet d'Enerport. 	La phase 2 du projet Enerport devrait pouvoir être envisagée après la réalisation d'une étude de faisabilité de production/utilisation de l'hydrogène qui sera lancée dans le courant du premier semestre 2025.
		<ul style="list-style-type: none"> Energie-05 : Mettre en place l'optimisation de la cogénération existante. 	La régulation de la cascade de chauffage a été programmée de manière à avoir le fonctionnement de la cogénération en première ligne de manière à toujours favoriser son fonctionnement et son rendement.