

AVIS

Réf. : ENV.18.51.AV

Date d'approbation : 14/05/2018

Allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (BSCA)

DONNEES INTRODUCTIVES

Demande :

- *Type de demande :* Permis unique
- *Rubrique :* 62.00.01
- *Demandeur :* S.A. SOWAER, Namur
- *Auteur de l'étude :* Agora
- *Autorités compétentes :* Fonctionnaires technique et délégué

Avis :

- *Référence légale :* Art. R.82 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement
- *Date de réception du dossier :* 12/04/2018
- *Délai de remise d'avis :* 60 jours
- *Portée de l'avis :*
 - Qualité de l'étude d'incidence sur l'environnement
 - Opportunité environnementale du projet
- *Visite de terrain :* 9/05/2018
- *Audition :* 14/05/2018

Projet :

- *Localisation :* Ransart, au sud de l'E42
- *Situation au plan de secteur :* Zone de services publics et d'équipements communautaires
- *Catégorie :* 2 - Projets d'infrastructure, transport et communications

Brève description du projet et de son contexte :

L'objet de la demande porte sur l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (BSCA) sur une longueur de 650 m, soit de 2550 m à 3200 m. L'extension sera aménagée à l'est de la piste actuelle (seuil de piste 25).

L'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud a pour objectif de se concentrer sur le créneau des vols *low cost* court et moyen-courriers. Toutefois, il essaiera de se positionner à terme sur le marché des vols long-courriers, et plus particulièrement des vols transatlantiques ou vers l'Asie et l'Afrique, ainsi que sur les vols d'affaire via le terminal sud.

L'allongement de la piste permettra l'ouverture de nouvelles destinations engendrant une intensification du nombre de vols par jour. Comme c'est déjà le cas actuellement, il est prévu d'opérer plus de vols durant la période estivale.

Ce projet engendre notamment l'imperméabilisation d'une surface de 7,05 ha et la construction d'un nouveau bassin d'orage de 5000 m³.

1. AVIS**1.1. Avis sur la qualité de l'étude d'incidences**

Le Pôle Environnement estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Sur le fond :

Le Pôle apprécie notamment :

- l'analyse fouillée de plusieurs chapitres comme ceux relatifs aux incidences sonores, à la pollution du sol, ou à la qualité de l'air ;
- la proposition de plusieurs alternatives d'aménagement et l'étude de leurs incidences environnementales les plus pertinentes.

Cependant, le Pôle regrette :

- la mention d'une considération d'une pluie décennale pour le calcul des capacités des bassins d'orage existants et futurs. Ce point a cependant été corrigé lors de la visite de terrain ;
- la faiblesse des informations relatives à la qualité du milieu récepteur des eaux usées et de leurs impacts sur ce milieu ;
- le manque d'information sur la contribution relative des rejets atmosphériques du projet par rapport à la qualité de l'air dans l'agglomération carolorégienne ;
- dans le résumé non technique, un manque de vulgarisation notamment concernant certains chapitres techniques tels que le bruit et l'air.

Sur la forme :

Le Pôle apprécie la qualité générale du rapport. L'étude est claire, bien structurée et illustrée, même si plusieurs coquilles de rédaction ont été constatées.

Le Pôle regrette toutefois la taille de certaines cartes qui mériteraient un format A3 (par exemple la figure 22 du chapitre 3 *Site et projet*, la figure 12 du chapitre 5.4 *Eaux de surface* et les principales cartes du chapitre 5.1 *Environnement sonore*), ainsi que l'absence d'échelle sur d'autres (par exemple les figures 1 et 2 du chapitre 3 *Site et projet*).

1.2. Avis sur l'opportunité environnementale

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

Le Pôle appuie toutes les recommandations de l'auteur et insiste particulièrement sur les suivantes :

- effectuer un recalage du modèle acoustique avec les données des stations permanentes (réseau Diapason), les données du principe d'égalité (présentes et à venir) et avec une nouvelle station permanente qui serait installée à Ransart ;
- modérer l'impact sonore de l'aéroport en période de nuit (23h-7h) en poursuivant le monitoring des arrivées tardives et en poursuivant les actions qui ont permis de limiter ces arrivées tardives ;
- assurer autant que possible un développement de l'activité avec une répartition des vols en journée, et limiter, dans la mesure du possible, les départs entre 6h30 et 7h ;

- accroître la fréquence des services et de l'offre des navettes reliant l'aéroport à Bruxelles, Lille, Luxembourg et Metz ;
- agrandir le bassin de rétention afin de faire face à des apports importants d'eaux glycolées et de pouvoir stocker ces eaux dans l'attente d'une dégradation totale du glycol. Si nécessaire, le volume du bassin d'orage existant pourrait également être agrandi ;
- mettre en place une vanne de secours sur le bassin d'orage actuellement présent dans la partie sud afin de prévenir la dissémination de contaminations des eaux vers l'aval suite à des pollutions accidentelles ;
- réaliser un monitoring et des analyses des eaux du Tintia et des rejets des eaux (y compris les sorties des séparateurs d'hydrocarbures) ;
- assainir la zone de remblais fortement polluée, ce qui aura pour effet, à terme, de supprimer la contamination des eaux de remblais. Par sécurité et pour des raisons techniques, la nappe des remblais légèrement contaminée sera pompée lors des travaux et traitée sur site, voire évacuée hors site ;
- réaliser l'aménagement du rond-point Ransart Heppignies/Lindbergh et mettre en place un observatoire de la mobilité.

2. REMARQUES AUX AUTORITES COMPETENTES

Le Pôle attire l'attention des autorités sur la nécessité de veiller à l'accessibilité de l'aéroport via des transports publics ainsi qu'au contrôle de la tranquillité publique aux abords de l'aéroport.