

AVIS

Réf. : CWEDD/09/AV.272

Liège, le 16 février 2009

Objet :

Demande de permis unique relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud à Gosselies (CHARLEROI)

**Avis du CWEDD portant sur la demande de permis unique
relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud
à Gosselies (CHARLEROI)**

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.

Une brève description du projet est reprise en annexe.

1. DONNEES DE BASE

<u>Projet</u> :	Allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud pour la faire passer de 2.550 à 3.200 mètres de longueur
<u>Demande</u> :	Permis unique
<u>Catégorie</u> :	2 – Projets d'infrastructures, transport et de communication
<u>Demandeur</u> :	Société wallonne des aéroports (SOWAER s.a.), Jambes
<u>Auteur de l'étude</u> :	ARIES Consultants s.a., Rosières
<u>Autorités compétentes</u> :	Fonctionnaire technique et Fonctionnaire délégué. En outre, le permis unique doit être ratifié par le Parlement wallon (cf. décret du 17 juillet 2008)
<u>Plan de secteur</u> :	Zone blanche
<u>Date de réception du dossier</u> :	23 décembre 2008

Le projet est soumis de plein droit à la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement (E.I.E.) en tant que « *Transports aériens civils : aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage et/ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 m* » (Rubrique 62.00.01).

Une visite de représentants du CWEDD sur place avec des représentants de l'auteur et du demandeur a eu lieu le 12 février 2009.

Remarque préliminaire :

Conformément à l'article R. 81 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, 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 R. 79 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement.

2. AVIS SUR LA QUALITE DE L'ETUDE

Le CWEDD estime que l'auteur a livré une étude de qualité satisfaisante. Les autorités compétentes y trouveront les éléments pour prendre leur décision.

Au niveau du contenu

Le CWEDD apprécie :

- La synthèse des études déjà réalisées sur le site qui permet d'avoir un bon aperçu de l'évolution historique du dossier (notamment la volonté initiale d'un allongement de piste à 3.400 mètres) ;
- L'analyse des différents types d'avions et leurs exigences par rapport à la longueur de décollage et aux infrastructures aéroportuaires ;
- Le chapitre d'analyse économique montrant en quoi l'aéroport, avec la piste allongée à 3.200 m, restera non adapté au développement de vols long courrier à pleine charge ;
- L'analyse de la qualité de l'air local par le recours aux nombreuses simulations de dispersion de polluants.

Toutefois, le CWEDD regrette :

- La faiblesse de l'analyse relative à l'impact de l'Emission Trading Scheme sur l'aviation et, en particulier, l'impact différencié sur les compagnies *low cost*. Lors de la visite de terrain, le demandeur a toutefois argumenté que lors de la récente flambée des prix du kérozène, Ryanair avait maintenu ses prix constants, contrairement aux compagnies traditionnelles, et que Ryanair dispose d'une flotte plus moderne ;
- L'absence d'une carte juxtaposant les zones A', B', C', D' du plan d'exposition au bruit à l'horizon 2013 et les zones 1, 2, 3, 4 résultant de l'allongement de la piste. Après la visite de terrain, l'auteur d'étude a fourni cette carte aux représentants du CWEDD ;
- L'absence d'analyse des effets de la mise en place de la zone anti-souffle (60m) et aire « resa » (runway extremity safety area) de 240 m au delà de l'allongement de piste projeté. Des précisions ont été apportées lors de la visite de terrain et il a été déclaré que dans la demande de permis, ces zones avaient été réduites pour ne pas empiéter sur la ZADI.

Au niveau de la forme

Le CWEDD apprécie la qualité et le nombre d'illustrations venant en support du texte de l'étude ainsi que la qualité du dossier cartographique et photographique.

Le CWEDD regrette :

- L'absence de localisation, dans le dossier cartographique, des rues mentionnées dans le texte (notamment les rues à Ransart concernées par la modification de leur exposition au bruit) ;
- L'absence d'un lexique reprenant une explication des termes techniques (notamment L_{DEN} , L_A , L_{Max}).

3. AVIS SUR LA QUALITE DU RESUME NON TECHNIQUE

Le CWEDD estime que le résumé non technique est de qualité insatisfaisante.

Le CWEDD regrette en effet l'absence d'un glossaire et d'une carte de bruit, éléments indispensables pour une bonne compréhension du dossier par les lecteurs. Par ailleurs, il faut noter qu'une synthèse des remarques des riverains est annoncée mais non reprise.

4. AVIS SUR L'OPPORTUNITE ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Le CWEDD remet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur sont prises en compte.

Le CWEDD relève que ce projet s'intègre dans la politique générale de soutien au développement aéroportuaire en Région wallonne. Le projet d'allongement de la piste engendre des modifications du plan d'exposition au bruit à l'horizon 2013, la base légale pour les normes d'exposition au bruit et les mesures d'accompagnement. Elles concernent principalement le quartier de Ransart en face de l'aérogare.

Par ailleurs, le CWEDD relève que le projet permettra d'augmenter le nombre de passagers (en permettant l'accès à la piste d'avions de plus grande charge) alors que la capacité de passagers autorisée par permis est déjà quasiment atteinte en 2008. Cette demande ne devrait-elle pas dès lors être intégrée à une demande d'augmentation de capacité ?

Concernant l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre en Wallonie, l'effet « commercial » de l'allongement de la piste sera important vu le nouvel effet d'appel généré vers des destinations touristiques plus lointaines que celles desservies actuellement. Mais l'aviation est couverte d'ici 2020 (et à partir de 2011) par le système de l'Emission Trading Scheme qui est régulée au niveau européen.

Dans cette optique, le CWEDD appuie fortement les recommandations de l'auteur suivantes :

- La prise en considération de l'impact de l'allongement de piste par la révision du Plan d'Exposition au Bruit endéans la mise en service de la piste, principalement pour les habitations concernées par une dégradation de leur exposition ;
- La mise en œuvre d'un suivi continu du niveau d'exposition au bruit pour les zones latérales de l'aéroport. L'installation d'une station de mesure permanente permettrait d'avoir une meilleure connaissance de l'exposition aux bruits aéroportuaires ;
- Effectuer une évaluation de l'isolation phonique des immeubles sensibles situés dans les zones exposées et de l'atteinte des objectifs du PEB suite aux travaux d'insonorisation ;
- Contribuer à l'amélioration des connaissances sur l'impact de la pollution de l'air sur la santé en menant des études épidémiologiques auprès du personnel au sol de l'aéroport et auprès des riverains.

Le CWEDD insiste en outre sur la nécessité d'une évaluation et d'un suivi de ces mesures, avec le cas échéant la mise en place d'un comité de concertation avec les riverains et les associations concernées.

5. REMARQUES AUX AUTORITES COMPETENTES

Le CWEDD est interpellé par l'effet majeur de la croissance du trafic aérien à Charleroi – Bruxelles Sud sur les émissions de gaz à effet de serre. Actuellement, les coûts externes liés à l'aviation sont significatifs et supportés par l'ensemble de la collectivité. A Charleroi, ces coûts externes se rajoutent aux nombreuses formes de soutien direct et indirect à BSCA et aux compagnies utilisatrices de l'aéroport. Il y a donc lieu, à court terme, de mettre en place des mesures visant à internaliser les coûts externes.

Annexe – Brève description du projet

La présente étude d'incidences a pour objet l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud. L'allongement de la piste est prévu côté Fleurus (seuil 25) sur une longueur de 650 m et une largeur de 45 m (identique à la largeur de la piste existante). Le projet prévoit également la réalisation de deux bretelles pour les avions, numérotées N6 et N7, pour raccorder l'allongement de piste au taxiway Nord. Les investissements liés à l'allongement de la piste s'élèvent à 9 millions €.

Ce prolongement a pour objectif premier d'améliorer les conditions de décollage (il ne modifie pas les conditions d'atterrissage) pour la flotte qui utilise déjà actuellement les infrastructures de l'aéroport. En effet, la piste existante de 2.550 m ne permet pas l'accueil à pleine charge des avions de type B737 série 800 et 900 qui nécessite une longueur de décollage de l'ordre de 3.000 m. Or, c'est ce modèle d'avion qui est majoritairement utilisé par les compagnies *low cost*, dont Ryanair. Actuellement, ce type d'avion doit donc limiter son emport en carburant (et donc réduire son rayon d'action ou faire une escale de *refueling*), soit limiter son emport commercial (passagers, bagages). La volonté de BSCA est notamment de se positionner favorablement pour des vols moyen-courrier vers les destinations touristiques comme la Grèce, l'Egypte et la Turquie, marché porteur qui lui échappe actuellement. L'allongement de la piste n'est cependant pas une condition suffisante pour modifier la classification OACI de l'aéroport, qui reste en catégorie D. Enfin, la piste de 3.200 m reste insuffisante pour faire décoller à pleine charge la plupart des avions gros porteurs de type 747 ou A330/340.

La fréquentation commerciale de l'aéroport connaît un véritable boom depuis 2001, l'année de promotion de BSCA en tant que première base Ryanair sur le continent. Ainsi, le nombre de passagers transportés est passé de 250.000 en 2000 à 2.957.000 en 2008. L'effet commercial de l'allongement de la piste est estimé, selon l'auteur, de 10 à 20% de la fréquentation de l'aéroport, soit entre 300.000 et 600.000 passagers par an. Or, le permis unique accordé en 2005 pour la nouvelle aérogare (opérationnelle depuis mars 2008) fixe à 3 millions le nombre maximal de passagers par an.

Sur le plan environnemental, les effets principaux de l'allongement de la piste sont les suivants :

- Compatibilité avec les plans existants : le nombre de mouvements et le type d'avions sont fixés dans le plan d'exposition au bruit à l'horizon 2013 et le plan de développement à long terme à l'horizon 2020. L'effet « commercial » de l'allongement de la piste n'engendre pas un dépassement des normes d'exposition au bruit prévues dans ces deux plans mais modifie les limites des zones.
- Exposition globale au bruit aéroportuaire : l'allongement de la piste permettra une diminution du nombre d'habitations situées dans les zones sensibles (zones 1, 2 et 3). Par contre, le nombre de bâtiments situés en zone 4 augmentera par rapport à une situation sans allongement de piste.
- Exposition au bruit pour certaines habitations les plus proches : certaines zones subiront, à l'horizon 2013, une dégradation par rapport à une situation sans allongement de la piste. Il s'agit surtout d'habitations situées à Ransart.
- Exposition locale à la pollution aéroportuaire : l'intensification du trafic aérien n'engendrera pas de dépassement des normes en vigueur dans les zones habitées. Par ailleurs, l'état des connaissances actuelles est insuffisant pour démontrer l'impact de la qualité de l'air liée aux activités d'un aéroport sur la santé des riverains.

- Contribution aux changements climatiques : l'aviation est le secteur qui enregistre la plus forte croissance des émissions de gaz à effet de serre ces dernières décennies, et les prévisions indiquent que cette tendance va continuer, voire s'accélérer pour les compagnies *low cost*, même si celles-ci semblent en moyenne disposer d'une flotte plus récente et moins gourmande en énergie. L'effet climatique de l'aviation est renforcé par le fait que les rejets de CO₂ en altitude ont un effet proportionnellement plus important (le GIEC recommande d'utiliser un facteur de 2,7). La contribution de l'allongement de la piste à l'horizon 2020, via l'effet commercial, est estimée à près de 40 % des émissions de GES par rapport à la situation sans allongement, soit 265.700 tonnes CO₂.