



***Avis relatif à la demande de permis unique portant sur  
l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi  
Bruxelles-Sud à CHARLEROI***

---

La Commission régionale d'aménagement du territoire, section Aménagement normatif, a examiné la demande de permis unique relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud.

La demande de permis unique émane de la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER).

L'étude d'incidences a été réalisée par le bureau d'études ARIES Consultants, dûment agréé pour ce type de projets.

L'ensemble du dossier a été réceptionné par la CRAT en date du 23 décembre 2008.

Sur proposition de la section, la CRAT rend l'avis suivant en date du 10 février 2009 :

**1. Sur le projet**

Considérant que le projet vise l'allongement de la piste de l'aéroport sur une longueur de 650 mètres en direction du nord-est, afin de faire passer sa longueur actuelle de 2.550 à 3.200 mètres ; que la largeur du tronçon allongé sera identique à celle de la piste actuelle, soit 45 mètres ; que le projet prévoit également la construction de deux bretelles de raccord entre l'allongement et le taxiway nord, ainsi que l'aménagement d'une bande de souffle de 60 x 45 mètres et d'une aire de sécurité d'extrémité de piste de 240 x 90 mètres dans le prolongement de la piste ;

Considérant que l'aéroport est inscrit en zone blanche au plan de secteur ;

Considérant qu'une première demande d'allongement de la piste a été introduite sans aboutir en 1999 ; qu'elle visait l'allongement de la piste à 3.400 mètres, ce

qui induisait un débordement dans la zone d'aménagement différé à caractère industriel voisine ;

Considérant que le seuil de piste restera inchangé pour les atterrissages ; que seules les conditions de décollage seront modifiées, les avions disposant de 650 mètres supplémentaires pour s'élancer ; que l'allongement permettra d'accepter sans restriction de charges des avions de type moyens porteurs ; que la longueur devrait néanmoins rester insuffisante pour accueillir des avions de type gros porteurs à pleine charge ;

Considérant qu'en termes d'incidences sonores, le projet entrainera globalement une amélioration de la situation existante ; que les modélisations réalisées par le chargé d'étude montrent que le nombre d'habitations exposées sera considérablement réduit ; que, toutefois, le projet induira des effets latéraux. Ainsi, quelques zones, aujourd'hui non prises en considération par le Plan d'exposition au bruit, risqueraient de subir une dégradation suite à la mise en œuvre du projet ;

**La CRAT remet un avis défavorable sur le projet d'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud.**

Vu les lacunes de l'étude d'incidences, la CRAT estime ne pas disposer de tous les éléments nécessaires pour appréhender correctement l'ensemble du projet.

La CRAT émet deux interrogations sur la justification de la longueur de l'allongement demandé :

1. L'étude d'incidences présente des longueurs alternatives de 3400 et de 3600 mètres, mais ne justifie pas réellement le choix de la longueur de 3200 mètres. S'agit-il d'une adaptation suite au refus de la première demande d'allongement introduite en 1999 ? Le Conseil d'Etat a en effet considéré, en 2003, dans son arrêt relatif au permis pour l'allongement de la piste à 3.400 mètres, qu'une piste d'aéroport et, partant, son extension constituent une infrastructure de communication dont le tracé existant et projeté doit, en vertu de l'article 23 §1<sup>er</sup> du CWATUP, figurer au plan de secteur. Cependant, la zone aéroportuaire étant inscrite en zone blanche, soit hors plan de secteur, un permis peut être délivré sans révision. Or, la première demande sortait de ce cadre. En tant qu'infrastructure d'utilité publique, la piste pourrait donc déroger au plan de secteur.
2. la CRAT se demande également si la longueur finalement retenue de 3200 mètres est suffisante pour assurer la meilleure utilisation possible des nouvelles infrastructures de l'aéroport, mises en place récemment ou projetées.

Quant aux impacts acoustiques du projet, la CRAT considère ne pas disposer de données suffisantes pour appréhender l'impact acoustique des différents volets du projet. Elle regrette que l'étude ne présente pas toutes les empreintes sonores du projet. Différents cas de figure, tels, par exemple, le décollage des avions en direction de l'est, certaines directions du vent ou les nouvelles

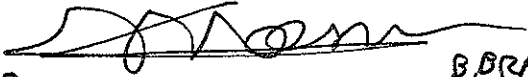
perspectives de charges induites par le projet, n'ont en effet pas été pris en compte dans les modélisations de bruit. Dans ces conditions, la CRAT estime qu'elle ne dispose pas des informations nécessaires pour préconiser d'éventuelles conditions au permis, notamment en termes de nombre de vols et de charge des avions.

## **2. Sur la qualité de l'étude d'incidences**

### **La CRAT estime l'étude de qualité insatisfaisante.**

Elle relève des carences dans l'analyse des impacts acoustiques du projet. La CRAT estime que le chargé d'étude aurait dû présenter toutes les empreintes sonores du projet et envisager divers cas de figure dans ses modélisations, tels que, par exemple, le décollage des avions en direction de l'est, certaines directions du vent ou les nouvelles perspectives de charges induites par le projet.

La CRAT regrette également que l'étude ait été essentiellement orientée sur des aspects socio-économiques.

  
P.° Pierre GOT,  
Président. B. BRASSINE  
Secrétaire