Prénom NOM Sombreffe, le 4 janvier 2017

Rue

5140

SA SOWAER

Avenue des Dessus-de-Lives, 8

5101 LOYERS

Nous avons pris connaissance du projet du gouvernement wallon d’allonger la piste de l’aéroport de Gosselies à 3200 mètres. Je viens de faire part de mes remarques par rapport à ce projet via un courriel adressé au Service du Permis d'Environnement de la Ville de Charleroi ([permisenvironnement@charleroi.be](mailto:permisenvironnement@charleroi.be)) dans le cadre de l’étude d’incidences Voici une copie du contenu du courriel :

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l’enquête publique préalable à la réalisation de l’étude d’incidences relative à ce projet, nous insistons sur l’importance de respecter le cadre de vie des riverains et d’éviter toute nouvelle détérioration de l’environnement sonore, en particulier des populations importantes qui vivent dans l’axe de la piste et sous les trajectoires de vols, tant vers l’ouest que vers l’est. En effet, suivant les conditions d’horaires fixées et le type d’avions qui seraient autorisés, l’exploitation future de l’aéroport, tant avec la nouvelle aérogare qu’avec la piste allongée, pourrait entraîner une très forte dégradation de la qualité de vie que les riverains devraient une nouvelle fois subir, et ce en particulier des nuisances sonores. Seules des conditions d’exploitation bien ciblées, et des restrictions sur le type d’appareils autorisés pourront garantir la non dégradation de l’environnement telle qu’inscrite dans la constitution par le principe de standstill.

Il nous paraît donc important que l’étude mette en évidence les conditions qui permettront effectivement de maintenir l’exploitation de l’aéroport dans les enveloppes sonores fixées par la réglementation et de ne pas entrainer d’accroissement des nuisances sonores subies actuellement par les riverains. Nous attendons donc que les impacts des différents modèles d’avions susceptibles d’utiliser la piste allongée soient bien explicités, modèle par modèle, tant au décollage qu’à l’atterrissage, tant vers l’est que vers l’ouest, en tenant compte du niveau réel des nuisances sonores, non pondérées par le poids des avions concernés. Nous savons en effet que dans la classification de bruit de l’OACI , un facteur correctif est utilisé en fonction du poids des appareils, ce qui tend à minimiser l’impact sonore des plus gros porteurs. Nous demandons donc que cette pondération ne soit pas utilisée pour l’étude des impacts sonores, afin d’objectiver plus justement le niveau de bruit auquel sont soumis les riverains. Par ailleurs, pour une bonne lisibilité de tout un chacun, nous demandons que ces impacts soient cartographiés pour chacun des modèles concernés sur base des indicateurs utilisés pour déterminer les zones du plan d’exposition au bruit. Cela doit permettre, tant aux riverains qu’aux autorités compétentes, de bien évaluer et visualiser le fait d’autoriser l’accès de l’aéroport à tel ou tel modèle d’avions et les comparant aux zones du plan d’exposition au bruit et du plan de développement à long terme.

Nous demandons aussi qu’une version plus récente du logiciel INM soit utilisée pour cartographier les nuisances sonores, et que les conditions d’exploitation soient adaptées en conséquence sur base des zones du PEB et du PDLT telles que tracées actuellement. Cela permettrait de cadrer l’exploitation par une approche plus fine et plus à jour, sans réduire les garanties dont bénéficient les riverains actuellement. L’étude d’incidences devrait alors expliciter l’impact de l’utilisation de la version logicielle plus récente sur les contraintes, plutôt que d’adapter à priori les tracés des zones en fonction de cette nouvelle version. Dans la même logique, nous constatons que lors des périodes de mesures de bruit pour vérifier l’application du principe d’égalité, de nombreuses périodes de mesures sont écartées à cause des conditions climatiques défavorables. Or, dans ces périodes de mesures, plusieurs montrent des niveaux sonores plus élevés que ce que la localisation du point de mesure permet. Il s’agit là aussi d’une minimisation du niveau de nuisances que subissent les riverains. Nous demandons donc que cet aspect soit aussi pris en compte dans l’étude.

Enfin, nous tenons à rappeler aux auteurs de l’étude d’incidences que l’aéroport est un aéroport de jour, et qu’en conséquence, le niveau sonore garantit dans les habitations par la législation régionale ne protège pas les riverains du bruit durant leur sommeil. Pourtant, au fil du temps, le nombre de vols (atterrissage et décollage) de nuit a augmenté significativement, augmentant très fortement la gène subie par les riverains. Nous demandons que cet aspect soit étudié en profondeur par les auteurs de l’étude d’incidences, en tenant notamment compte des avis émis à ce propos par l’ACNAW, entre autres sur la façon dont les quotas de bruit autorisés la nuit sont calculés (modification du mode de calcul des avions basés, choix des motifs de retards indépendants du transporteur,..), et que des recommandations soient faites par les auteurs de l’étude dans le but de réduire et limiter plus strictement ces vols. Dans ce contexte, nous demandons aussi que les impacts de ces vols de nuit sur la santé des riverains soient examinés attentivement dans cette étude d’incidences.

Enfin, nous pensons que l’asymétrie entre les côtés est et ouest de la piste placent les riverains du côté de Fleurus dans une situation beaucoup moins favorable que les riverains côté Jumet, alors que lorsque l’utilisation de la piste est inversée, ils subissent exactement les mêmes nuisances. Nous demandons donc que l’étude examine la possibilité du corriger ce biais.

Plusieurs riverains marquent leur inquiétude à propos de la pollution de l’air et des sols par les hydrocarbures imbrûlés ou mal brulés. L’augmentation de la fréquentation de l’aéroport et le fait que de nombreuses personnes cultivent leur potager dans l’axe de la piste et sous les couloirs de vols justifient que cette problématique soit étudiée plus en profondeur que lors des études d’incidences précédentes. Ces inquiétudes sont renforcées par le fait que la vitesse de montée des plus gros porteurs est plus lente que les avions fréquentant actuellement l’aéroport et que la zone qui est concernée par ces retombées d’hydrocarbures pourrait donc s’étendre.

Nous attendons également que l’étude d’incidences démontre que cette infrastructure allongée sera en mesure, avec les moyens d’exploitation connus, de contribuer aux objectifs wallons de sauvegarde du climat, qui fixe par décret un cap de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% d’ici 2050.

En espérant que vous tiendrez compte de mes remarques dans votre rapport de l’étude d’incidences… et que les autorités tiendront à l’avenir davantage compte des intérêts des riverains de l’aéroport !

Bien à vous,

Prénom NOM