



REGIONALE ECOLO DE CHARLEROI
Rue Lebeau, 5
6000 CHARLEROI
Tél. : 071 / 23 80 20
Fax : 071 / 23 80 29

E-Mail : christophe.clersy@ecolo.be

Allongement de la piste :
écolo demande un
complément d'étude
d'incidence

Conférence de presse

Présentée par

Xavier DESGAIN,
Conseiller communal ECOLO à Charleroi

Renée Cosse
Conseillère communale à Fleurus

Oona Negro,
secrétaire de la locale de Fleurus

Julien Lechat,
Secrétaire régional ECOLO Charleroi

Vendredi 27 février 2009

CONFERENCE DE PRESSE

Contact presse

Christophe Clersy
0476 86 87 57

www.ecolo.be

1° Introduction

L'enquête publique liée à la demande d'allongement de la piste de l'aéroport à 3200 mètres s'est terminée il y a quinze jours et les communes de Charleroi et Fleurus vont donc devoir donner leur avis après avoir pris connaissance des remarques des riverains.

Les écologistes ont toujours plaidé pour un développement raisonnable de l'aéroport de Gosselies, pour des vols passagers de jour, vers les pays européens et le bassin méditerranéen. C'est donc dans cette perspective qu'ils se sont opposés à l'allongement de la piste à 3400 mètres que les forces vives carolorégiennes réclamaient pourtant à corps et à cri. Il n'était en effet pas nécessaire de réaliser un tel allongement pour desservir le bassin méditerranéen. De plus, une piste de 3400 mètres permettait d'accueillir des avions plus gros porteurs et donc beaucoup plus bruyants, ce qui, vu la densité de la population riveraine, est inacceptable pour les écologistes.

La SOWAER est donc revenue avec un projet d'allongement un peu plus modeste, à 3200 mètres. Nous avons donc examiné attentivement le contenu de cette étude pour voir si l'option d'utilisation d'avions gros porteurs plus bruyants était ou non présente et étudiée, et si l'exploitation d'une piste allongée avait un impact négatif sur l'environnement.

A la lecture de l'étude d'incidences, on a le sentiment qu'il y a des enjeux cachés derrière la demande d'allongement de la piste de l'aéroport et que la possibilité d'accueillir des avions gros porteurs reste bien présente, même si les auteurs ne mettent pas cet aspect en évidence.

En effet, si l'on s'en réfère à l'introduction de ce rapport, le but de l'allongement de cette piste est destiné à relier Charleroi aux destinations du Maghreb, la Grèce et la Turquie. Pour ce faire, toujours selon le rapport, il faudrait permettre, non seulement aux avions utilisant actuellement la piste de décoller à pleine charge mais aussi de faire décoller des avions plus gros porteurs, même s'ils ne sont pas à pleine charge.

Encore faudrait-il que les incidences environnementales de cette perspective soient étudiées, ce qui n'est hélas pas le cas.

Enfin, cette étude d'incidences discute assez peu de la pertinence du plan stratégique de BSCA, par exemple dans un contexte de crise économique, ou de réductions très fortes d'émissions de gaz à effet de serre ou dans un contexte de prix très élevé du pétrole d'ici 2015 ou d'ici 2025, dates estimées de l'impact du pic de pétrole sur le prix du kérosène. Il nous paraît pourtant indispensable d'évaluer ce plan stratégique sous cet angle aussi, afin de s'assurer, avant décision définitive,

que les investissements seront encore utilisés dans un contexte de prix pétroliers élevés

2° Justification de l'allongement ?

Selon le rapport d'incidences, l'objectif principal est de profiter de l'allongement de piste pour proposer aux compagnies aériennes des destinations plus lointaines¹ et donc de permettre aux avions de gabarits actuels (B737 800 par exemple) de pouvoir voler à pleine charge pour allonger la distance des vols et desservir sans escale des destinations à 4-5 heures de vol au lieu de 3-4 heures actuellement. L'étude d'incidences montre toutefois que dans cette perspective, un allongement à 3000 mètres est suffisant. Nous constatons toutefois que déjà actuellement, l'aéroport assure une desserte vers des destinations du bassin méditerranéen (Marrakech et bientôt Tanger) et voire même plus lointaines (Riga, Djerba, Monastir, Tenerife et Gran Canaria) soit près de 3000 km, soit de quoi permettre de relier également les côtes turques.

Dès lors, pourquoi allonger la piste jusqu'à 3200 mètres ? On évoque des problèmes de sécurité mais cela ne transpire pas dans le rapport d'incidences. En effet, la sécurité n'est pas abordée de manière transversale tout au long de l'étude.

L'objectif est donc aussi d'accueillir des avions plus gros porteurs (B7472 par exemple) qui ont besoin d'une piste un peu plus longue. Ce choix de pouvoir accueillir des avions plus gros porteur est confirmé par la construction du nouveau taxiway décidé en 2008, qui permettra à l'aéroport de passer de la catégorie 4D à la catégorie 4E3 et donc de recevoir des avions long courrier qui pourront utiliser Gosselies comme base, même s'ils ne pourront y décoller à pleine charge, ce qui est un handicap pour les vols vers les Etats-Unis par exemple. Il ne faut toutefois pas oublier que Ryan Air a exprimé il y a 2 ans son intention de proposer un concept low cost sur l'Atlantique. Il faudra donc rester vigilants à cet égard même si ce rapport en nie la perspective⁴.

Ce qui est très clair, c'est que l'allongement de la piste doit être recadré dans une volonté du gouvernement wallon de renforcer le développement de l'aéroport et de le porter à l'avenir à au moins 6 millions de passagers par an et de pouvoir accueillir au moins 10 avions basés. D'autres investissements importants sont déjà programmés dans ce sens (nouveau taxiway nord, nouvelle tour de contrôle, ...).

¹ Page 20 du rapport de synthèse de l'étude d'incidences

² Page 87 de l'étude d'incidences

³ Page 84 de l'étude d'incidences

⁴ Page 37 du rapport d'incidences

Il est étonnant que BSCA table sur le voyage de tourisme qui est associé aux futures destinations ciblées. Il semble que cela relève plutôt du créneau des charters, dont BSCA n'est pas spécialement friand du fait de son manque de régularité. Ils doivent alors tableer sur ce créneau nommé " voyage ethnique" et dans ce cas, nous ne sommes pas sûr qu'il recèle le potentiel que l'étude suppose (p.20). Il est donc possible qu'une fois la piste allongée, l'accueil de l'une ou l'autre compagnie charter soit quand même envisagée.

3° L'impact sur les nuisances sonores est minimisé

Le rapport d'incidences précise bien et à plusieurs reprises que toutes choses étant égales par ailleurs l'allongement de la piste réduira les nuisances sonores auxquelles les riverains sont soumis. C'est exact si on prend comme hypothèse que les avions qui utilisent actuellement la piste continueront à l'utiliser de la même façon (mêmes destinations, mêmes charges au décollage) et comme écrit p 23 dans le résumé non technique et page 194 de l'étude elle-même "Une modélisation acoustique a été réalisée sur base du schéma d'exploitation du PEB, en y ajoutant l'allongement de piste". Ainsi, dans son étude, l'auteur considère que l'allongement de la piste aura pour conséquence certaine et absolue que tous les avions utilisant la piste 25, avec décollage vers Jumet, décolleront 650 mètres plus à l'est (vers Fleurus) qu'actuellement, qu'ils survoleront donc les zones denses de Jumet et Roux à une altitude plus haute qu'actuellement et que les nuisances sonores et certaines pollutions atmosphériques seront plus faibles qu'aujourd'hui. Il n'y aurait donc aucun problème en ce qui concerne les conclusions qui découlent d'un décollage 650 mètres plus à l'est du point actuel de tous les avions.

Il y a par contre un problème de fond avec le choix de cette hypothèse de travail de l'auteur de l'étude d'incidences car celle-ci n'est absolument pas conforme, ni avec les projets de développement de l'aéroport, ni avec la raison même de l'allongement de la piste. En effet, la motivation première de cet allongement, c'est de permettre aux avions de décoller à pleine charge, d'accueillir des avions qui ont des destinations plus lointaines et qui ont une capacité d'embarquement plus grande. C'est dans tous les cas ce qui est écrit page 26 du résumé non technique: "Le projet d'allongement de la piste s'accompagnera d'une augmentation du trafic et de l'exploitation d'avions moyens et gros porteurs augmentant les émissions de gaz" et à la page 33: "L'allongement de piste permettra à certains avions utilisant actuellement l'aéroport avec des restrictions de charge (cas du B737-800) de décoller à pleine charge afin de rejoindre des destinations plus lointaines. L'allongement de la piste et une éventuelle classification de l'aéroport en catégorie E permettra de favoriser l'accueil d'avions de type wide body (gros

porteurs type B747 ou A330/340)". D'autres travaux, comme le futur taxiway, visent d'ailleurs le même objectif. Les opérateurs utilisant le site confirment d'ailleurs leur volonté d'aller dans ce sens, et ce d'autant plus que la concurrence du TGV sur les distances plus courtes se fera de plus en plus sentir. Si cet objectif stratégique est atteint, il est évident que le point de décollage des avions utilisant la piste 25 ne sera pas déplacé de 650 mètres vers l'est, car tous ces avions ont besoin d'une distance de décollage plus longue que les avions qui utilisent actuellement la piste. Et c'est justement parce qu'ils ont besoin de cette distance plus longue que la décision a été prise d'allonger la piste.

Or, il est très surprenant de constater que si cet objectif stratégique est très bien décrit tout au long de l'étude d'incidences, l'impact de cette hypothèse, qui est quand même la plus probable, n'est absolument pas étudié. Aucun scénario de l'horizon 2013, sur lequel les auteurs se basent pour dire que les nuisances sonores et la pollution de l'air seront moins grandes, ne tient compte de l'hypothèse la plus vraisemblable. **Aucune étude du scénario visé par l'objectif stratégique des gestionnaires de l'aéroport n'est faite dans cette étude.** Dès lors, si on prend des avions à pleine charge ou de plus gros gabarits, on ne sait pas ce qu'il en sera des nuisances, ce qui est gênant dans une étude d'incidences censée balayer tous les aspects. Cependant, il est facilement imaginable que des avions plus lourds entraîneront des nuisances plus lourdes également.

Pour le reste, toujours à choses égales, l'allongement de la piste réduira globalement les nuisances sonores que les riverains doivent subir : 148 maisons en moins dans la zone >70 dBA, 262 en moins entre 65 et 70 dBA, 1206 en moins dans la zone entre 60 et 65 et 1474 maisons en plus dans la zone entre 55 et 60 dBA. Il faut toutefois donc bien rappeler que le décollage d'avions à pleine charge et d'avions plus gros porteurs pourrait sensiblement modifier cette partie positive des conclusions de l'étude d'incidences. Par ailleurs, toujours à choses égales, certains verront leur situation empirer notamment sur Ransart. Ce ne sont pas moins de 761 habitations qui verraient leur situation se dégrader par la mise en œuvre du projet et passeraient dans des catégories de nuisances plus élevées. **671 habitations, qui sont actuellement hors zones du plan d'exposition au bruit, rentreront dans ce plan, ce qui est un nombre tout à fait important.**

4° L'étude ne traite pas des dépassements de bruit déjà observés

Par ailleurs, l'étude d'incidences analyse la situation actuelle⁵. Elle montre que des dépassements des niveaux maximum de bruit surviennent régulièrement à hauteur de certaines balises. Dans la tranche horaire de 7 à 23 heures, on constate des dépassements sur toutes les balises, avec 54 dépassements annuels pour la balise 107 située en zone C, rue Mattelaer à Jumet et 43 dépassements annuels à la station de la rue du Vigneron à Jumet. Plus loin, on constate 10 dépassements par an à la balise 112 (rue des Liserons à Goutroux) et 20 par an à la balise 111 (rue Baille à Courcelles). On constate également 18 dépassements hors zone du PEB, rue des Ruelles à Anderlues. Durant la nuit, les dépassements sont un peu moins nombreux et concernent principalement les balises qui enregistrent le plus grand nombre de dépassements de jour, sauf à la balise 107 où ils sont presque quotidiens. L'étude d'incidences ne fait malheureusement aucune analyse de l'impact de l'allongement de la piste sur cette situation, alors que c'est cette situation, surtout de nuit, qui entraîne la plus grande gêne pour les riverains.

5° Les autres nuisances

La qualité de l'air (odeur de kérosène, émissions de monoxyde de carbone, de dioxyde d'azote et de soufre principalement) sera aussi affectée par l'extension de la piste, même si les points de pollution seront déplacés. **L'étude d'incidences fait plusieurs recommandations que les villes de Charleroi et Fleurus devraient reprendre dans leurs avis pour qu'elles soient intégrées dans le futur permis unique** : approvisionnement électrique des avions par prises et plus par groupe électrogène, véhicules de piste alimentés au gaz naturel, choix des produits de dégivrage pour limiter les odeurs.

Il faudra également être vigilant pour préserver la qualité des eaux. Un bassin de retenue des eaux provenant des pistes devrait être installé pour recueillir les produits d'extinction en cas d'incendie sur la piste. De même, l'urée, produit dégivrant, devrait être interdit sur cet aéroport afin de préserver la qualité des eaux.

Nous attendons donc des communes qu'elles soient particulièrement vigilantes sur ces aspects particuliers.

⁵ Page 174 de l'étude d'incidences

6° Arrêter de saucissonner les dossiers.

La Région wallonne et la sowaer saucissonnent ce dossier afin que les études d'incidences successives minimisent les impacts environnementaux. L'étude sur la nouvelle aérogare ne tenait pas compte de l'allongement de la piste, l'étude sur l'allongement de la piste ne tient pas compte du futur taxiway nord, et il n'y aura pas d'étude d'incidences sur ce taxiway alors que sa réalisation permettra d'accueillir des avions plus gros porteurs. Par ailleurs, le plan d'exposition au bruit, qui devait être réactualisé en 2007, ne le sera qu'après l'octroi du permis d'allonger la piste. Ce n'est pas acceptable. Nous demandons donc qu'un complément d'étude soit réalisé pour tenir compte des travaux prévus pour le changement de catégorie de l'aéroport car ce changement, rendu possible grâce à l'allongement de la piste et à d'autres travaux ayant été habilement soumis à une demande de permis séparée, aura inévitablement des incidences sur l'environnement et les nuisances sonores en contradiction avec les conclusions de l'étude actuelle.

7° Développement économique

Un volet important dans le rapport d'incidences est lié à l'emploi et montre bien qu'un aéroport low cost génère sensiblement moins d'emplois qu'un aéroport classique (331 emplois directs par million de passagers à Charleroi contre 950 en moyenne en Europe), ce que nous disions depuis très longtemps. Par ailleurs, les chiffres d'emplois repris dans l'étude d'incidences soulèvent une ambiguïté puisque l'on y parle d'emplois indirects plus d'emplois catalysés, notion inconnue à ce jour dans les statistiques d'emplois.

Il faut donc bien se garder d'avancer des chiffres trop optimistes, comme certaines études antérieures le faisaient. Les communes doivent y être attentives.

Par contre, c'est vrai que l'augmentation du nombre d'avions basés constitue le "seul réel vecteur d'emplois directs" (p.22) ; mais cela induit le retour tardif de davantage d'avions et leur décollage à l'heure la plus matinale autorisée (si pas avant...). Il est donc très important de fixer des règles très strictes pour les vols d'avions basés, et tout particulièrement au niveau des heures de décollage et de la faisabilité des horaires publiés par les sociétés qui exploitent l'aéroport. En effet, certains horaires sont intenable et entraînent donc de fait un retour tardif à l'aéroport de Gosselies, retour tardif qui peut toujours alors être imputé à une cause indépendante de la compagnie aérienne et permettre d'éviter toute sanction.

Ce résumé apporte aussi la confirmation de l'ineptie de développer des vols sur les mêmes destinations que les trains rapides, notamment vers le sud de la France.

Il reste toutefois évident que ces investissements vont améliorer le confort de travail des compagnies aériennes et donc contribuer à stabiliser leur présence sur le site aéroportuaire, notamment parce que les avions utilisant actuellement la piste seront utilisés avec une plus grande efficacité. Il faut toutefois constater qu'actuellement, c'est surtout l'exploitation des parkings qui est la source de rentabilité de BSCA et que cela constitue une source de fragilité, surtout si la déserte de l'aéroport par les transports en commun est très sensiblement renforcée. C'est là une des fragilités du modèle low cost.

8° Réévaluer le plan de développement pour BSCA.

Trois données très importantes ne sont manifestement pas intégrées dans le plan stratégique qui détermine les investissements publics et privés dans BSCA.

La première concerne l'évolution de la crise financière et de la crise économique qui aura certainement une influence sur les déplacements des vacanciers et des hommes d'affaire. Il serait sans aucun doute très opportun de réévaluer le plan de développement de BSCA au regard de cette crise. Est-ce là la meilleure affectation de l'argent public pour soutenir des emplois durables dans la région de Charleroi ? Le modèle Ryan Air, sur lequel le développement de l'aéroport est basé, est-il tenable et durable dans le contexte de crise que nous traversons ?

La seconde concerne la lutte contre le réchauffement climatique qui, d'après le GIEC, impose aux pays industrialisés de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 25 à 40% d'ici 2020 et d'au moins 80% d'ici 2050. Dans un tel cadre, le trafic aérien interne à l'union européenne et vers le bassin méditerranéen aura-t-il encore sa raison d'être et sera-t-il écologiquement rentable dans 15 ans ? Cette question mérite d'être posée, d'autant plus que le secteur aérien sera dès 2013 soumis à des quotas d'émissions contraignants qui auront une influence sur les coûts du transport aérien. Il faut aussi s'assurer que le développement de l'aéroport soit conforme avec les objectifs de réduction d'émissions de CO2 que la ville de Charleroi s'est donnée (le transport vient en troisième position dans le bilan et l'aéroport représente déjà 56% des émissions des transports pris en compte dans ce bilan). Le bilan carbone de la ville de Charleroi a bien montré le poids de l'aéroport dans le bilan global de la ville.

Le troisième élément fondamental qui doit être étudié est la sensibilité du transport aérien low cost par rapport aux prix des produits pétroliers. De nombreux experts considèrent que la baisse des prix pétroliers que nous connaissons ne sera que temporaire et que sur le moyen et long terme, on se dirige vers une époque du pétrole plus cher. Dans ce contexte, le modèle Ryan Air ne sera-t-il pas limité à un plafond ? N'est-il pas nécessaire de bien étudier l'impact de cette situation avant de s'engager dans de nouveaux investissements importants

dans l'infrastructure aéroportuaire de Gosselies, afin d'éviter de faire de futurs travaux inutiles ?

Conclusions

Les écologistes plaident pour un développement raisonnable de l'aéroport de Gosselies dédié aux vols passagers de jour vers l'Europe et le bassin méditerranéen, tout en veillant à limiter au mieux les nuisances de son exploitation, en toute transparence. **Nous demandons donc qu'un complément d'étude d'incidences sur l'allongement de la piste soit exigé par les villes de Charleroi et de Fleurus. Il est en effet indispensable d'étudier l'impact environnemental de modifications de l'exploitation de l'aéroport rendues possibles cet allongement.** En effet, celui-ci va permettre la desserte de destinations plus lointaines par les avions actuels qui pourront être chargés à pleine capacité et par des avions plus gros porteurs. Malheureusement, l'impact de cette hypothèse n'a pas été étudié dans l'étude d'incidences, alors que c'est la raison même de cet allongement. Cette lacune est inacceptable pour les écologistes.

Par ailleurs, l'impact sur les niveaux maximum de bruit des changements d'exploitation rendus possibles par l'allongement n'est pas étudié en détail, alors que ce sont ces dépassements qui ont l'impact le plus grand sur les riverains. C'est d'autant plus important que nous constatons que des dépassements significatifs sont déjà rencontrés actuellement sur certaines balises, dont certaines sont très éloignées de l'aéroport. Cet aspect doit donc être réétudié.

Enfin, il nous paraît important de réévaluer les projets d'extension futur de l'aéroport en fonction de l'impact de la crise économique, des exigences européennes et internationales en matière d'émissions de CO2 et des perspectives de hausse importante des prix du pétrole dans les quinze ans qui viennent afin de bien s'assurer que les investissements futurs seront toujours utilisés dans les vingt prochaines années. En effet, ces éléments de contexte ont très fortement évolués depuis que la SOWAER a adopté le plan de développement de BSCA. **Il serait donc particulièrement prudent de réévaluer les perspectives de développement de l'aéroport en fonction de ces évolutions importantes, pour assurer une gestion des investissements en bon père de famille.**