

Permis unique

Références : 10017388

REGION WALLONNE

Le Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

Vu le Code du Développement Territorial (CoDT) ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Code de l'environnement ;

Vu la demande introduite en date du **28/02/2019**, réceptionnée par le fonctionnaire technique en date du **04/03/2019**, par laquelle :

SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS

Avenue des Dessus de Lives 8 à 5101 NAMUR (Loyers)

, ci-après dénommé le demandeur, sollicite un permis unique pour exploiter l'aérodrome de Spa, dans un établissement situé rue de La Sauvenière 122 à 4900 SPA ;

Instruction de la demande

Vu l'ensemble des pièces des dossiers de première instance et de recours ;

Vu les plans immatriculés en les services du Fonctionnaire délégué en date du 04 mars 2019 ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement jointe au dossier de demande ;

Vu l'avis du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département de la Nature et des Forêts - Direction extérieure de Liège, reçu par le fonctionnaire technique de 1ère instance en date du **19/03/2019**, relatif au caractère complet de la partie Natura 2000 du formulaire de demande de permis ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **05/04/2019** au **07/05/2019** sur le territoire de la commune de JALHAY, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations dont la synthèse est la suivante :

- Nuisances sonores, pourquoi ne pas utiliser des aéronefs peu bruyants ? ;
- Protection des eaux souterraines ;
- Pollution du sol ;
- Pollution atmosphérique (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, particules fines, ...)
- ;
- Risques d'accidents dus aux panneaux photovoltaïques ; les habitants doivent-ils effectuer des aménagements ?

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **08/04/2019** au **07/05/2019** sur le territoire de la ville de SPA, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations dont la synthèse est la suivante :

- Les nuisances sonores ;
- Les risques de pollutions des nappes phréatiques et des incendies suite au survol ;
- Les inondations en aval de l'aérodrome ;

Vu l'avis favorable émis par le Collège communal de la ville de SPA en date du **16/05/2019**, rédigé comme suit :

"Vu la demande de permis unique classe II décrite ci-avant ;

Vu le dossier reçu en nos Services à la date du 28/02/2019 ;

Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au Permis d'environnement, ses modifications ultérieures et ses arrêtés d'exécution subséquents ;

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine tel que modifié par les décrets subséquents ;

Vu l'article 170 du décret susvisé remplaçant les dispositions du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ;

Vu le courrier daté du 22/03/2019 signé conjointement par le fonctionnaire technique et délégué notifiant le caractère complet et recevable de la demande de permis environnement (art.86) et précisant les instances sollicitées par la Région wallonne pour avis, à savoir :

- DGO3 - DNF - Direction extérieure de Liège ;
- DGO4 - Direction de Liège 2 ;
- DGO3 - DEE - Eaux de Surface (rejets d'eaux usées d'un aérodrome) ;
- DGO3 - DEE - Direction Prévention Pollutions ;
- DGO3 - DEE - Direction Prévention Pollutions Cellule bruit (nuisances sonores) ;
- DGO3 - DEE - Eaux souterraines de Liège (protection des eaux souterraines- protection des eaux de Spa)
- DGO2 - Département de l'Exploitation des Transports ;
- SPA MONOPOLE (établissement situé dans le périmètre de protection des eaux de SPA) ;
- Zone de secours Vesdre-Hoëgne & Plateau ;
- BOFAS ;
- SPF MOBILITE ET TRANSPORTS - DGTA ;
- DGO3 - DSD - Direction de la protection des sols ;
- DGO3 - DSD - Direction de la Politique des Déchets ;
- AIDE (rejet des eaux usées) ;
- DGO1 - D.152 -Direction des Routes de Verviers (l'établissement se situe le long de la route régionale n°62) ;
- AWAC - Agence wallonne de l'Air et du Climat (gestion des rejets atmosphériques) ;
- CRAT ;

- Pôle Environnement - CESW ;
- CCATM de Spa ;
- CGT - Commissariat Général du Tourisme ;
- DGO3 - DRCE-DDR-Cellule GISER (l'établissement se situe en zone d'aléa d'inondation par ruissellement de type faible) ;
- Parc Naturel des Sources.

Considérant qu'une première enquête publique a été organisée du 08/04/19 au 07/05/19 ;

Vu le procès-verbal de clôture de cette enquête publique qui s'est déroulée du 08/04/19 au 07/05/19, sur le territoire de notre commune, daté du 16/05/19, duquel il résulte que l'établissement en cause a donné lieu à 4 courriers de réclamations et/ou remarques ;

En résumé :

- Les nuisances sonores ;
- Les risques de pollutions des nappes phréatiques et des incendies suite au survol ;
- Les inondations en aval de l'aérodrome.

Vu le Règlement communal sur les bâtisses ;

Vu les Règlements Généraux sur les bâtisses ;

Vu les règlements généraux sur les bâtisses applicables aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme (centre ancien protégé) ;

Vu le règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité des espaces et bâtiments ou partie de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par des personnes à mobilité réduite ;

Vu les circonstances urbanistiques et architecturales locales ;

Considérant que ces installations et/ou activités sont classifiées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à l'étude d'incidences et des installations et activités classées :

28.52.01.

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est égale ou supérieure à 10 kW et inférieure à 20 kW, dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel Classe 3

40.10.01.01.01. Transformateur électrique (100 kVA < 1500 kVA) Classe 3

40.30.04.01. Installation de chauffage (1 générateur 100 kW < 2 MW) Classe 3

50.50.03. Station-service hydrocarbures (pt éclair < 55°C) Classe 2

63.12.05.03.01. : Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion : Installation de

stockage temporaire de véhicules hors d'usage d'un garage ou située sur le site de production. Classe 3

63.12.05.04.02 : Dépôt temporaire de déchets dangereux (> 1 T) Classe 2

63.12.05.05.01. : Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion : Installation de stockage temporaire sur le site de production des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 500 litres et inférieure ou égale à 2 000 litres Classe 3

63.12.07.01. : Dépôt de gaz butane ou propane en réservoir fixe (3.000 l ou 5.000 l enfoui) Classe 3

63.12.09.02.02 : Dépôt de liquides inflammables, pt d'éclair < 55°C (5.000 l < 50.000 l) Classe 2

63.12.08.01.01. : Dépôts de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous non visés explicitement par une autre rubrique :

- réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est : supérieure ou égale à 150 l et inférieure à 500 l Classe 2

63.12.09.03.01. Dépôt de liquides inflammables, pt d'éclair > 55°C (3.000 l à 25.000 l) huiles Classe 3

63.12.16.04.01. Dépôts de substances, préparations ou mélanges classés très toxiques, autres que les produits agrochimiques Classe 3

63.12.16.05.03. Dépôts de substances, préparations ou mélanges classés corrosifs, nocifs ou irritants, autres que les produits agrochimiques Classe 2

90.11. Unité d'épuration individuelle inférieure ou égale à 20 équivalent-habitant Classe 3

92.61.08. Aérodromes et héliports de tourisme Classe 2

92.61.12.01. Ulmodrome Classe 2

50.20.01.01. Entretien et réparations de véhicules automobiles (< 3 ponts) Classe 3

Considérant que les activités de l'aérodrome ont été couvertes par un permis unique dont l'échéance arrive au 30/06/2019 ;

Considérant que le demandeur n'envisage pas d'augmenter son activité sur le site ;

Considérant qu'il n'existe pas pour le territoire où se trouve le bien, de plan communal d'aménagement approuvé par le Gouvernement et n'ayant pas cessé de produire ses effets ;

Considérant que le bien ne se trouve pas dans le périmètre d'un lotissement dûment autorisé ;

Considérant que le bien en cause est repris au plan de secteur de VERVIERS-EUPEN approuvé par A.R. du 23.1.1979, en zone de services publics et d'équipements communautaires ;

Considérant que l'établissement en projet se situe dans la zone de prévention éloignée des captages de Spa et environ ;

Après en avoir délibéré,

A l'unanimité,

EMET L'AVIS SUIVANT : FAVORABLE

Le bien en cause :

- est repris en zone de services publics et d'équipements communautaires au plan de secteur de VERVIERS - EUPEN ;*
- n'est pas compris dans le périmètre d'un plan communal d'aménagement, d'un plan directeur, d'un schéma directeur ou d'un lotissement ;*
- est situé le long d'une voirie régionale ;*
- n'est pas localisé dans un périmètre d'intérêt historique, esthétique ou archéologique ;*
- n'est pas concerné par le Règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme ;*
- est situé à proximité d'une zone NATURA 2000 ;*
- ne fait pas l'objet d'une procédure de classement et n'est pas classé ;*
- ne fait pas l'objet d'une inscription sur une liste de sauvegarde et n'est pas inscrit sur une telle liste ;*
- n'est pas repris à l'Atlas des sites archéologiques de la Région Wallonne ;*
- est repris en zone d'assainissement collectif au Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique de la Vesdre ;*
- est repris dans le périmètre de la zone de prévention éloignée des ouvrages de prise d'eau souterraine de la ville de SPA (zone IIb), déterminée par Arrêté Ministériel du 13 décembre 2001 " ;*

Vu l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué, pris le **09/09/2019**, accordant à la **SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS** – Avenue des Dessus de Lives 8 à 5101 NAMUR –, un permis unique pour exploiter l'aérodrome de Spa ;

Recours de 2019

Vu les deux recours introduits à l'encontre de la décision susmentionnée, introduits par :

- SPA MONOPOLE S.A.
- René et Andrée CUS-GERKENS

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée, en recours, du 13/01/2020 au 11/10/2020 sur le territoire de la ville de Stavelot, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations dont la synthèse est la suivante :

- Pour ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre, il faut limiter le nombre de mouvements à 11.250 par an en y incluant les 3.000 vols "parachutistes" ;
- Nuisances sonores au niveau du village d'Hockai dues principalement aux activités de parachutisme ;
- Demande de dispersion de ces vols et, si pas possible, suspension de l'activité ;
- Limitation de l'activité de parachutisme de 9h à 12h et 13h à 18h avec un arrêt total de 3 semaines en août de 3 semaines consécutives comprenant les 2 week-ends ;
- Diminution du bruit des moteurs des avions de largage des parachutistes ;

Vu l'avis sur recours, **favorable sous conditions**, du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département de l'Environnement et de l'Eau – Direction de la Prévention des Pollutions - Cellule Bruit, envoyé le **09/12/2019**, rédigé comme suit :

" 1. Examen de la demande

La demande concerne la remise d'un avis sur recours relatif à l'arrêté des Fonctionnaires Technique et Délégué accordant le permis unique visant à exploiter l'aérodrome de Spa.

La Cellule Bruit avait été interrogée en première instance et n'avait pas remis d'avis.

2. Norme de niveaux sonores

2.1. Normes applicables

Les limites de bruit applicables sont celles du tableau 1 de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

L'article 18 alinéa 2 de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement précise que : "Ne sont pas pris en compte, pour les présentes conditions, les bruits liés à la circulation des véhicules et aux engins mobiles utilisés dans les chantiers de construction".

Le bruit des aéronefs peut être assimilé au bruit de la circulation des véhicules. Les conditions générales ne sont donc pas d'application pour ce type de bruit.

Leur utilisation constitue toutefois la principale activité de l'établissement et ne peut être ignorée. Il y a dès lors lieu de gérer cet aspect par l'imposition de conditions particulières d'exploitation.

2.2. Etude acoustique et analyse du projet

Le dossier de demande comprend une étude d'incidences, réalisée par le bureau agréé CSD Ingénieurs.

Dans le chapitre bruit, l'auteur examine dans un premier temps les résultats d'une étude acoustique réalisée par le bureau agréé ICA en 2017. Il analyse ensuite les mesures de bruit effectuées par CSD lors de l'étude d'incidences.

Compte tenu des conditions particulières destinées à encadrer les nuisances sonores figurant dans la précédente autorisation (et également dans la nouvelle autorisation délivrée en première instance), il conclut que les activités de l'aérodrome ne sont pas susceptibles de générer des incidences notables sur l'environnement sonore.

L'auteur d'étude préconise cependant de limiter la puissance sonore des aéronefs basés aux puissances maximales actuelles, soit 89,5 dB. La Cellule Bruit propose d'intégrer cette recommandation aux conditions particulières.

Un requérant, habitant Hockai, demande en outre à ce que la localité soit explicitement exclue des zones de survol.

Celle-ci jouxtant Baronheid, localité déjà exclue, la Cellule Bruit propose de l'intégrer aux conditions particulières.

2.3. Conclusions

Les valeurs limites des niveaux de bruit figurant dans les conditions générales de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 devraient être respectées.

3. Avis

*La cellule bruit émet un avis **favorable sous conditions**.*

4. Conditions particulières d'exploitation

CHAPITRE I^{ER}. TYPES D'AÉRONEFS

Art. 1. *L'aérodrome de Spa La Sauvenière n'est accessible qu'aux ULM, hélicoptères et avions de maximum de 5,7 tonnes.*

Art. 2. *Les ULM sont équipés d'un réducteur de vitesse pour l'entraînement de l'hélice et d'un silencieux à l'échappement du moteur.*

CHAPITRE II. TRAJECTOIRES DE VOLS

Art. 3. *Le règlement de l'aérodrome prévoit l'interdiction de survol des zones d'agglomérations de Spa, Baronheid, Hockai, Francorchamps, et Neuville, aux ULM, hélicoptères et avions.*

CHAPITRE III. DIFFUSION DES INFORMATIONS

Art. 4. Le règlement de l'aérodrome est communiqué à tous les pilotes fréquentant l'aérodrome. Une copie leur en est remise et il est en outre affiché dans les locaux qui leur sont accessibles. Les présentes dispositions sont diffusées dans les documents d'information pouvant être lus par l'ensemble des pilotes.

CHAPITRE IVV. HORAIRES

Art. 5. L'aérodrome est actif durant 260 jours/an.

Art. 6. Les vols sont réalisés de 9h00 jusque 30 minutes après le coucher du soleil, et au plus tard à 17h00 entre le 01/11 et le 31/01 et à 20h00 entre 01/02 et 31/10 " ;

Vu l'avis sur recours **favorable** du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département de l'Environnement et de l'Eau – Direction des Eaux souterraines - Administration centrale, envoyé le **13/12/2019**, rédigé comme suit :

" La Direction des Eaux souterraines (DESO) a remis un avis favorable conditionné en première instance. Les conditions sont relatives aux installations sur le site de l'aérodrome qui doivent être conformes aux mesures spécifiques en zone de prévention, notamment pour les stockages et utilisation de substances dangereuses tel quel que les hydrocarbures, l'aérodrome se situant dans la zone de prévention éloignée des prises d'eau de Spa monopole.

L'avis ne porte pas sur la fiabilité des avions à moteur, ceci sortant des compétences de la DESO. Le survol de tels engins au-dessus des zones de prévention n'est pas interdit par la législation.

La motivation du recours, pour ce qui concerne les eaux souterraines, porte essentiellement sur une critique du modèle hydrogéologique réalisé par un bureau d'études spécialisé en la matière, et sur l'analyse du risque d'un crash aérien au-dessus de la zone de prévention et des conséquences pour les eaux souterraines.

Le bureau d'études est reconnu et spécialisé, et la qualité du modèle a notamment été appréciée par le pôle environnement. Il n'appartient pas à la DESO de critiquer ce modèle, celle-ci remettant un avis par rapport à l'activité et aux installations, pas par rapport au risque pour les eaux souterraines qui, quelle que soit l'activité, ne sera jamais nul.

Dans la zone de prévention de Spa monopole, il y a bien d'autres établissements et activités à risque pour les eaux souterraines (citerne à hydrocarbures, circulation, dépôts de substances dangereuses, stations-service, etc...).

Par exemple, la probabilité d'un accident impliquant un camion-citerne avec perte d'hydrocarbures dans la zone est sans doute bien plus élevée que celle d'un crash aérien. Plusieurs accidents de ce type ont eu lieu en Wallonie rien qu'en 2019, parfois à proximité de captages importants d'eau destinée à la distribution publique.

Le risque zéro n'existe pas et on ne peut interdire toute activité à risque potentiel dans une telle zone partiellement urbanisée.

La motivation du recours n'est dès lors pas de nature à modifier l'avis favorable conditionné de la DESO tel que remis en première instance. Celui-ci est dès lors confirmé." ;

Vu l'absence de décision des Ministres ayant l'Environnement et l'Aménagement du Territoire, autorité compétente sur recours, à l'issue de cette procédure ;

Vu l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué, pris le **09/09/2019**, accordant à la **SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS** – Avenue des Dessus de Lives 8 à 5101 NAMUR –, un permis unique pour exploiter l'aérodrome de Spa, se trouvant confirmé par l'absence de décision en recours devant le Gouvernement wallon ;

Recours devant le Conseil d'État

Vu le recours en annulation devant le Conseil d'État, introduit en date du **19/10/2020** par SPA Monopole, à l'égard de la décision susmentionnée ;

Vu le rapport de l'Auditeur du Conseil d'État du **21/11/2023** proposant d'annuler le permis contesté.

Vu la principale motivation de cette proposition d'annulation reposant sur le fait que le territoire de la Ville de Stavelot, impacté par les activités de l'aérodrome, n'a pas fait l'objet d'une enquête publique lors de l'instruction en première instance de la demande de permis ;

Vu l'organisation d'une telle enquête pendant l'instruction des recours susmentionnés ;

Vu les documents de clôture dûment envoyés au fonctionnaire technique sur recours par l'Administration communale de Stavelot à l'issue de cette enquête publique ;

Vu la validité, dans le cadre de la prise d'une nouvelle décision, de ces résultats issus d'une enquête publique qui s'est tenue la même année et pour le même objet ;

Retrait et réfection de la décision attaquée devant le Conseil d'État

Vu l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué, pris le **04/10/2024**, retirant leur décision du **09/09/2019** et accordant à la **SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS** – Avenue des Dessus de Lives 8 à 5101 NAMUR –, un permis unique pour exploiter l'aérodrome de Spa ;

Recours à l'encontre de la nouvelle décision (présente procédure)

Vu les recours introduits par :

- Le demandeur – **SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS** – en date du **28/10/2024**,
- un tiers – **SPA MONOPOLE S.A.** – en date du **30/10/2024**,
- un tiers – **SKYDIVING PROMOTION** – représenté par un avocat **Maître Augustin Daout** – en date du **05/11/2024**,

contre l'arrêté susvisé ;

Vu l'enquête publique organisée sur les territoires des villes de Spa et Stavelot et de la commune de Jalhay suite au dépôt par le demandeur d'un document relatif aux mesures du bruit de l'avion largueur de parachutistes au-dessus de la localité d'Hockai (Stavelot) ;

Vu une première enquête publique, débutée en date **10/03/2025**, interrompue suite à la détection par un habitant de Stavelot d'une discordance relative aux documents soumis à enquête publique dans les différentes communes et sur le site de l'Aérodrome de Spa (auquel renvoyaient les communes) ;

Vu la correction de cette erreur par l'uniformisation des documents accessibles par le public, toutes sources confondues ;

Vu l'enquête publique, recommencée pour les 3 communes concernées, qui s'est déroulée du **14/04/2025** au **15/05/2025** ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **14/04/2025** au **15/05/2025** sur le territoire de la **Ville de Spa** duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

- Le survol des habitations (plus large dispersion, pilotage plus soft, respect des horaires, diminution des nuisances sonores...) ;
- L'avis d'enquête porte à confusion ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **14/04/2025** au **15/05/2025** sur le territoire de la **Ville de Stavelot** duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

- Nuisances sonores (presque permanentes) ;
- Les avions volent bas ;
- Quiétude des riverains mise en péril ;
- Demandé d'une répartition plus équilibrée des nuisances sonores, dispersion des vols ;
- Limiter le nombre de vols ;
- Le test n'est pas représentatif de la situation habituelle ;
- Demande d'arrêt des vols sur le temps de midi et durant quelques semaines au cours de l'année ;
- Non-respect de la zone d'habitat à caractère rural ;
- Les vols devraient s'écarter du village de Hockai ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **14/04/2025** au **15/05/2025** sur le territoire de la **Commune de Jalhay** duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse oppositions ou observations qui est la suivante :

- En faveur du projet :
 - diversification des activités de la région ;
 - nuisances sonores minimales ;
- En défaveur du projet :
 - beaucoup de bruit au niveau de la route du Moulin de Dison ;
 - nuisances sonores répétées et parfois excessives (surtout les avions à hélice) ;
 - survol des villages mal adapté ;
 - vols à trop basse altitude ;
 - passage trop fréquent de l'avion Pilatus ;

Vu l'avis **favorable** du Collège communal de la **Ville de Spa**, envoyé le **11/06/2025**, rédigé comme suit :

" Le Collège communal,

Vu la demande de permis d'environnement classe II décrite ci-avant ;

Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au Permis d'environnement, ses modifications ultérieures et ses arrêtés d'exécution subséquents ;

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine tel que modifié par les décrets subséquents ;

Vu l'article 170 du décret susvisé remplaçant les dispositions du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ;

Vu le courrier daté du 11/02/2025 signé conjointement par le fonctionnaire technique et délégué informant le Collège communal qu'une enquête publique doit être réalisée suite à l'introduction d'un complément d'études d'incidences sur l'environnement (étude acoustique) ;

Vu que cette nouvelle enquête publique s'est déroulée du 14/04/2025 au 13/05/2025 ;

Vu l'étude acoustique jointe à ce courrier ;

Vu le procès-verbal de clôture de cette enquête publique qui s'est déroulée du 14/04/2025 au 13/05/2025, sur le territoire de notre commune, daté du 27/05/2025, duquel il résulte que l'établissement en cause a donné lieu à 13 courriers de réclamations et/ou remarques.

Après en avoir délibéré, A l'unanimité,

EMET L'AVIS SUIVANT : FAVORABLE " ;

Vu l'avis du Collège communal de **Jalhay**, envoyé le **21/05/2025**, rédigé comme suit :

" Le Collège,

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Vu la délivrance du permis unique délivré en date du 9 septembre 2019 à la SOWAER SA, Office Park, avenue des Dessus des Lives 8 à 5101 NAMUR pour l'exploitation de l'aérodrome de Spa (renouvellement) ;

Vu le courrier de la Fonctionnaire déléguée et de la Fonctionnaire technique reçu en date du 7 octobre 2024 concernant le retrait puis la délivrance du permis à la SOWAER SA, Office Park, avenue des Dessus des Lives 8 à 5101 NAMUR en date du 4 octobre 2024 pour l'exploitation de l'aérodrome de Spa (renouvellement);

Vu les recours introduits par la SOWAER, SPA Monopole et la SRL Skydiving promotion;

Vu l'introduction d'un complément à l'étude d'incidences sur l'environnement auprès du fonctionnaire technique chargé de l'instruction du recours: étude acoustique réalisée sur le village de Hockai ;

Vu le courrier du Département des Permis et Autorisations daté du 11 février 2025 et reçu en date du 18 février 2025 concernant les modalités de l'enquête publique à réaliser ;

Vu l'enquête publique à réaliser sur les communes de Spa, Jalhay et Stavelot du 10 mars 2025 au 9 avril 2025 ;

Vu la discordance entre les documents soumis à l'enquête publique dans les communes concernées ;

Vu la remarque de M. René CUS reçu en date du 23 mars 2023 concernant une erreur de procédure ;

Considérant la confirmation de cette erreur par Monsieur Eric DEREYDT (Attaché qualifié au SPW - Département des Permis et Autorisations - Cellule recours) ;

Considérant le Collège communal en date du 7 avril 2025 concernant la prise d'acte de l'annulation de l'enquête publique en cours et prend acte de la nouvelle enquête publique prévue du 14 avril 2025 au 15 mai 2025 ;

Vu les remarques et observations reçues au cours de la durée des deux enquêtes :

En faveur du projet :

- Diversification des activités de la région,*
- nuisances sonores minimales ;*

En défaveur du projet :

- beaucoup de bruit au niveau de la route du Moulin de Dison,*
- nuisances sonores répétées et parfois excessives (surtout les avions à hélice),*
- survol des villages mal adapté,*
- vols à trop basse altitude,*
- passage trop fréquent de l'avion Pilatus;*

DECIDE :

Article unique : de transmettre les résultats de l'enquête publique au Département des Permis et Autorisations - services des recours " ;

Considérant que les recours introduits par :

- Le demandeur – **SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS**,
- un tiers – **SPA MONOPOLE S.A.**, représenté par un avocat – **Maître François Tulkens**,
- un tiers – **SKYDIVING PROMOTION**, représenté par un avocat – **Maître Augustin Daout**,

l'ont été dans les forme et délai prescrits ; qu'ils sont par conséquent déclarés **recevables** ;

Considérant que l'attestation certifiant l'affichage et la preuve de la notification de la décision ont été transmis au fonctionnaire technique compétent sur recours ;

Rappel de la procédure de première instance

Considérant que la demande a été introduite dans les formes prescrites ;

Considérant que la demande de permis unique a été déposée à l'administration communale le **28/02/2019**, transmise par celle-ci au fonctionnaire technique et au fonctionnaire délégué et enregistrée dans les services respectifs de ces fonctionnaires en date du **04/03/2019** ;

Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par le demandeur et de l'instruction administrative que la demande vise à exploiter l'aérodrome de Spa ;

Considérant que l'établissement projeté se situe sur les parcelles cadastrales suivantes :

Identification sur le plan	Référence cadastrale	Statut dans le formulaire
P001	SPA section M parcelle n° 0317 C	Inchangé
P002	SPA section M parcelle n° 0258 D	Inchangé
P003	SPA section M parcelle n° 0257 L 002	Inchangé
P004	SPA section M parcelle n° 0261 C	Inchangé
P005	SPA section M parcelle n° 0311 B	Inchangé
P006	SPA section I parcelle n° 0030 S 003	Inchangé
P007	SPA section I parcelle n° 0030 R 003	Inchangé
P008	SPA section M parcelle n° 0258 E	Inchangé
P009	SPA section I parcelle n° 0030 M 003	Inchangé
P010	SPA section I parcelle n° 0030 N 002	Inchangé
P011	SPA section I parcelle n° 0030 A 003	Inchangé
P012	SPA section I parcelle n° 0030 Z 002	Inchangé

Considérant que, à l'analyse de la demande, les installations et/ou activités visées par le projet sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet

2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol :

N° 28.52.01.A – Classe 3

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est égale ou supérieure à 10 kW et inférieure à 20 kW, dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel

N° 40.10.01.01.01 – Classe 3

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA

N° 40.30.04.01 – Classe 3

Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux d'une puissance calorifique nominale utile supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW

N° 50.20.01.01 – Classe 3

Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est inférieur ou égal à 3

N° 50.50.03 – Classe 2

Installation de distribution non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0 °C et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican

N° 55.22.02 – Classe 2

Terrains de camping d'une capacité supérieure ou égale à 50 emplacements et inférieure à 400 emplacements

N° 63.12.05.03.01.A – Classe 3

Installation de stockage temporaire de véhicules hors d'usage d'un garage ou située sur le site de production, d'une capacité de 2 à 10 véhicules automobiles de tourisme, camionnettes, camions, bus, véhicules agricoles ou utilitaires, ULM lorsqu'il n'existe pas de rotation régulière des véhicules hors d'usage en dépôt sauf lorsqu'ils sont égaux à 1.

N° 63.12.05.04.02 – Classe 2

Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t

N° 63.12.05.05.01 – Classe 3

Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées lorsque la capacité de stockage est supérieure à 500 litres et inférieure ou égale à 2.000 litres

N° 63.12.07.01 – Classe 3

Dépôts de gaz butane et/ou propane et leurs mélanges comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sous une pression supérieure à 100 kPa ou 1 bar en réservoirs fixes non réfrigérés lorsque le volume total des réservoirs est inférieur ou égal à 3.000 l pour les réservoirs aériens et à 5.000 l pour les réservoirs enterrés

N° 63.12.07.02 – Classe 2

Dépôts de gaz butane et/ou propane et leurs mélanges comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sous une pression supérieure à 100 kPa ou 1 bar en réservoirs fixes non réfrigérés lorsque le volume total des réservoirs est supérieur à 3.000 l pour les réservoirs aériens et à 5.000 l pour les réservoirs enterrés

N° 63.12.08.01.01 – Classe 3

Réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est supérieure ou égale à 150 l et inférieure à 500 l

N° 63.12.09.03.01 – Classe 3

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 3, ainsi que les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 3.000 l et inférieure à 25.000 l à l'exclusion des dépôts utilisés à des fins de chauffage de bâtiment

N° 63.12.16.04.01 – Classe 3

Dépôts de substances, préparations ou mélanges classés dangereux pour l'environnement (à l'exception des carburants liquides à la pression atmosphérique pour moteurs à combustion interne et du mazout de chauffage) autres que les produits agrochimiques lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 0,4 t et inférieure à 4 t

N° 63.12.16.05.02 – Classe 2

Substances et mélanges classés 1° provoquant des corrosions Corrosion cutanée catégorie 1 (A, B, C); 2° lésions oculaires graves catégorie 1; 3° toxicité aiguë (toutes voies - catégorie 4); 4° provoquant une irritation cutanée catégorie 2; 5° lésion/irritation oculaire catégorie 2; 6° toxicité spécifiques pour certains organes cibles - exposition unique - (STOT SE) catégorie 3; 7° présentant une toxicité spécifique pour certains organes cibles (STOT RE) catégories 1 ou 2; 8° dangers pour la santé à long terme; 9° toxicité pour la reproduction (effet sur ou via l'allaitement) en quantité supérieure ou égale à 20 t
N° 90.11 – Classe 3
Unité d'épuration individuelle inférieure ou égale à 20 équivalent-habitant
N° 92.61.08 – Classe 2
Aérodromes et héliports de tourisme
N° 92.61.12.01 – Classe 2
Implantation d'ulmodromes et utilisation d'aéronefs ultra légers motorisés tels que définis dans l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra légers motorisés

Considérant que l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.62 du livre I^{er} du Code de l'Environnement ;

Considérant que les rubriques de classement concernées pour le projet le rangent en seconde classe ; que, dès lors, une étude d'incidences sur l'environnement ne s'impose pas d'office ;

Considérant, cependant, qu'au vu du large rayon d'influence des activités générées par le site et du volume d'activité, le fonctionnaire technique de première instance a imposé la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement ; que, dès lors, la procédure d'application était celle des établissements de classe 1 ;

Considérant que, dans ce contexte, le projet a fait l'objet d'une consultation du public avant l'introduction de la demande de permis, conformément aux articles D.29-5 et D.29-6 du Livre I^{er} du Code de l'environnement ;

Considérant l'étude d'incidences sur l'environnement a été réalisée par le bureau CSD Ingénieurs+, dûment agréé ; que le rapport final et ses annexes sont joints à la demande de permis unique ;

Considérant que la demande a été déclarée complète, identifiant, décrivant et évaluant les incidences probables directes et indirectes du projet notamment sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs ;

Considérant que l'auteur de l'étude a analysé les effets du projet dans un périmètre restreint et dans un périmètre plus global ;

Considérant que l'étude d'incidences comprend notamment les éléments suivants :

A. Description du projet et procédure.

1. DESCRIPTION du PROJET :

Le projet porte sur le renouvellement du permis d'environnement relatif à l'exploitation de l'aérodrome. Il porte également sur la mise en conformité des éléments suivants :

- Mettre en conformité la partie " Est " de la piste (ceinturée de rigoles pour la récolte des eaux de ruissellement) et installer un séparateur d'hydrocarbures et un débourbeur avant rejet dans le fossé ou le Soyeuruy ;
- Rendre étanche et installer un séparateur d'hydrocarbures au niveau du stationnement " *parking Sunset S-0* " (Parking P1) ;
- Rendre étanche et installer un séparateur d'hydrocarbures au niveau de l'aire de dépôt des aéronefs en face du hangar n°0.

2. REUNION d'INFORMATION PREALABLE :

La réunion d'information préalable a eu lieu le 22/10/2018, en conformité avec la législation en vigueur ;

3. SITUATION de DROIT :

Le projet concerne des parcelles reprises en zone d'activité économique mixte, en zone blanche (non affectée) et en zone forestière d'intérêt paysager au plan de secteur de Verviers-Eupen approuvé par A.R. du 23/01/1979 ;

Le site a fait l'objet de diverses autorisations : permis d'urbanisme, permis uniques et d'environnement entre 1974 et 2017.

4. SITUATION de FAIT :

Le projet est situé :

- Dans une zone de prévention éloignée des eaux de Spa et environs ;
- Le long de ruisseaux : Le Soyeuruy, le Tohan Fagne ;
- A proximité de sites Natura 2000
- En zone d'assainissement collectif
- Dans le périmètre du Parc naturel des Sources

La commune dispose d'un plan de mobilité.

L'ensemble paysager concerné par l'aérodrome est l'ensemble du haut plateau de l'Ardenne du nord-est, délimité au nord par la Vesdre. L'occupation du sol est

globalement dominée par la prairie et la forêt tandis. que l'habitat, groupé en villages et hameaux lâches, connaît une faible dispersion. Le plateau des Tailles se distingue par un habitat de villages assez concentrés.

Un périmètre de perception visuelle a été défini sur base des visites de terrain ; il est réduit aux abords immédiats du site d'implantation du projet : il comprend 1 PIP (Périmètre d'intérêt paysager de la Fagne de Malchamps) et 1 PVR (au départ de la tour de Bérinzenne) d'où le site peut être perçu ;

Aucun patrimoine exceptionnel n'est recensé au sein du périmètre de perception visuelle. Seuls deux éléments d'intérêt patrimoniaux y sont présents : le site classé de la Fontaine de la Sauvenière et un arbre remarquable (le " *Chêne à l'Bilance* ") qui est situé à 20 m à l'est du site d'implantation du projet.

La N62 est la principale voirie de distribution qui donne directement accès au site de l'aérodrome. Il s'agit d'une voirie régionale prioritaire, 2x1 bande sans berme centrale, mais avec marquage au sol de délimitation des voies. Elle fait partie du réseau principal de la commune de Spa et relie Liège-Sprimont-Theux-Spa-Francorchamps, d'ouest en est. Elle sert de transit entre l'autoroute E25-A26 et E42-A27 pour de nombreux poids lourds.

Le site est peu desservi en transport en commun : la gare ferroviaire la plus proche, celle de Spa-Géronstère, se situe à 3,5 km, et une seule ligne de bus passe au niveau de la rue de La Sauvenière à raison de 1 bus de par jour, en semaine.

La route de La Sauvenière (N62) ne dispose pas de trottoir ni de piste cyclable. Toutefois, de manière discontinue, la route présente des abords assez larges (enherbés ou à destination du stationnement) permettant le cheminement des piétons ;

5. IMPACTS du projet

L'EIE relève les impacts de l'activité sur le sol, le sous-sol, les eaux souterraines et de surface, sur l'air et le milieu biologique. Elle relève également les impacts en matière de paysage, de patrimoine et d'urbanisme, de mobilité et transports, d'environnement sonore et de vibrations, de déchets, et prend en compte la santé humaine et la sécurité.

6. ALTERNATIVES étudiées par l'auteur de l'étude :

Des alternatives de localisation et de configuration (7) ont été étudiées notamment en vue de limiter voire supprimer le survol des zones de prévention de captage.

Ces alternatives n'ont pas été retenues car, soit elles nécessitaient la destruction d'habitats dans des sites Natura 2000 soit impliquaient le survol de zones habitées, et, en général, en raison de la nécessité de modifier fortement le relief du sol pour permettre leur réalisation ; de plus, elles seraient toutes soumises à l'obtention d'une autorisation aéronautique à délivrer par la Direction Générale du Transport Aérien, autorité étrangère à la Police des Etablissements classés ;

7. CONCLUSIONS de l'étude d'incidences sur l'environnement :

L'auteur de l'étude émet une série de recommandations pour permettre de limiter l'impact de l'activité sur le cadre naturel dans lequel se déroule l'activité ; une note est jointe au dossier (annexe 6-4) qui indique comment ces recommandations ont

été intégrées dans la demande ou les justifications relatives à leur non-application ;

Considérant que les principales problématiques environnementales inhérentes aux activités pour lesquelles le permis est sollicité portent sur :

- les risques relatifs à une pollution du sol et des eaux souterraines dans les zones Natura 2000 avoisinantes et dans la zone d'alimentation des captages (impluvium) des eaux minérales commercialisées par la société SPA Monopole ;
- le bruit des activités directes, se tenant dans l'enceinte de l'aérodrome, et indirectes, liées aux activités de type écolage et largage de parachutistes qui se tiennent principalement dans un rayon de ± 4 km autour de l'aérodrome ;

Considérant que ces problématiques ont été analysées par le fonctionnaire technique dans la décision de première instance ici contestée ;

Nature et Forêts

Considérant que l'établissement est situé à proximité immédiate des sites Natura 2000 BE33031 " *Bois de la Géronstère* " et BE33032 " *Fagnes de Malchamps et de Stoumont* " et BE33033 " *Vallée du Wayai et Affluents* " ;

Considérant que l'établissement est susceptible d'impact sur ces sites Natura 2000 et a donc fait l'objet d'une Evaluation appropriée des Incidences (EAI) sur Natura 2000 ;

Considérant que l'Evaluation appropriée des Incidences sur Natura 2000 (EAI) jointe en annexe à la demande décrit les habitats d'intérêt communautaire potentiellement impactés par le projet ;

Considérant que l'habitat d'intérêt communautaire 4010 " *Landes humides septentrionales à Erica tetralix* " situé au niveau de la piste d'approche est en réalité un complexe d'habitats 4010, 4030 " *Landes sèches européennes* ", 6510 " *Prairies maigres de fauche sub-montagnarde* " et de bas-marais acides ;

Considérant que ce complexe d'habitat a été historiquement fortement dégradé par une gestion inappropriée (tonte, fauche précoce, ...) ;

Considérant que 2 autres habitats d'intérêt communautaire forestiers sont présents sur le site mais ne sont pas impactés par le projet à savoir les habitats 9190 " *Vieilles chênaies acidophiles* " et 91D " *Boulaies tourbeuses* " (présence dans les zones de limitation d'obstacles mais pas de coupe à prévoir dans la boulaie) ;

Considérant que l'on relève la présence de 3 espèces d'oiseaux Natura 2000 à savoir, la bondrée apivore (*Pernis apivorus*), le pic noir (*Dryocopus martius*) et le pic mar (*Dendrocopus medius*) ;

Considérant qu'une station d'orchidées *Dactylorhiza maculata* et *Dactylorhiza* sp. a été observée en dehors du site Natura 2000 sur la grande zone herbeuse au nord de la piste d'atterrissage ;

Considérant que ces espèces sont strictement protégées en Région wallonne en vertu de l'annexe VIb de la Loi sur la Conservation de la Nature ;

Considérant qu'aucun rejet d'eaux usées ou d'eaux pluviales n'est dirigé vers le bassin versant du Wayai mais bien sur le bassin versant du Soyeuruy ;

Considérant que l'exploitation de l'aéroport impose aux propriétaires des forêts situées dans la zone de contrainte de ne pas laisser de bois de plus de 20 ou 30 m de hauteur ; que ces forêts sont publiques (domaniales et communales (Jalhay)) et gérées par le DNF ;

Considérant que ces impositions n'engendrent pas d'impact sur les habitats et les espèces Natura 2000 moyennant certaines précautions (pas d'abattages en période de nidification, ...) ;

Considérant que l'impact de l'activité aéroportuaire (dérangement lié à la circulation aérienne) est difficile à évaluer ; que l'EAI conclut cependant à un impact non significatif sur les espèces d'oiseaux ; qu'en effet, les espèces présentes ont pu s'accoutumer au dérangement depuis la mise en service de l'aérodrome ; qu'une augmentation substantielle de l'activité pourrait cependant provoquer un impact sur ces espèces ;

Considérant que l'impact de l'activité de l'aérodrome est donc jugé non significatif sur les sites Natura 2000 pour autant que l'activité actuelle, à savoir celle qui fait l'objet de la demande, n'augmente pas et moyennant le respect des conditions reprises dans le dispositif de l'arrêté ;

Considérant que le présent permis ne dispense pas l'exploitant de l'obligation d'introduire une demande de dérogation à la Loi sur la Conservation de la Nature si le projet est susceptible de provoquer la destruction d'individus ou la perturbation de l'habitat de l'espèce d'orchidée protégée *Dactylorhiza maculata* (LCN, art. 2 bis et art. 5).

Rejet des eaux usées

Considérant que l'établissement est repris en zone d'assainissement collectif au plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique de la Vesdre, bassin technique de la station d'épuration de GOFFONTAINE, 63058/02 - 30.000 EH et déverse des eaux usées industrielles (composées des eaux potentiellement contaminées issues de l'aire de ravitaillement et des ateliers).

Considérant que ces eaux sont rejetées dans le réseau d'égouttage public ;

Considérant que l'établissement génère en outre des eaux usées domestiques, rejetées dans le réseau d'égouttage public, sauf celles du hangar B5 gérées dans station d'épuration individuelle en dérogation à l'obligation de raccordement à l'égout ; que des eaux pluviales sont également rejetées, pour partie, dans le réseau d'égouttage public ;

Considérant qu'après traitement dans un séparateur d'hydrocarbure, les eaux de ruissellement de la piste sont évacuées dans le ruisseau de SOYEURUY, cours d'eau non classé, masse d'eau VE20R.

Considérant que le respect des conditions reprises dans le dispositif du présent permis permet de limiter de manière satisfaisante l'impact du rejet des eaux usées ;

BOFAS

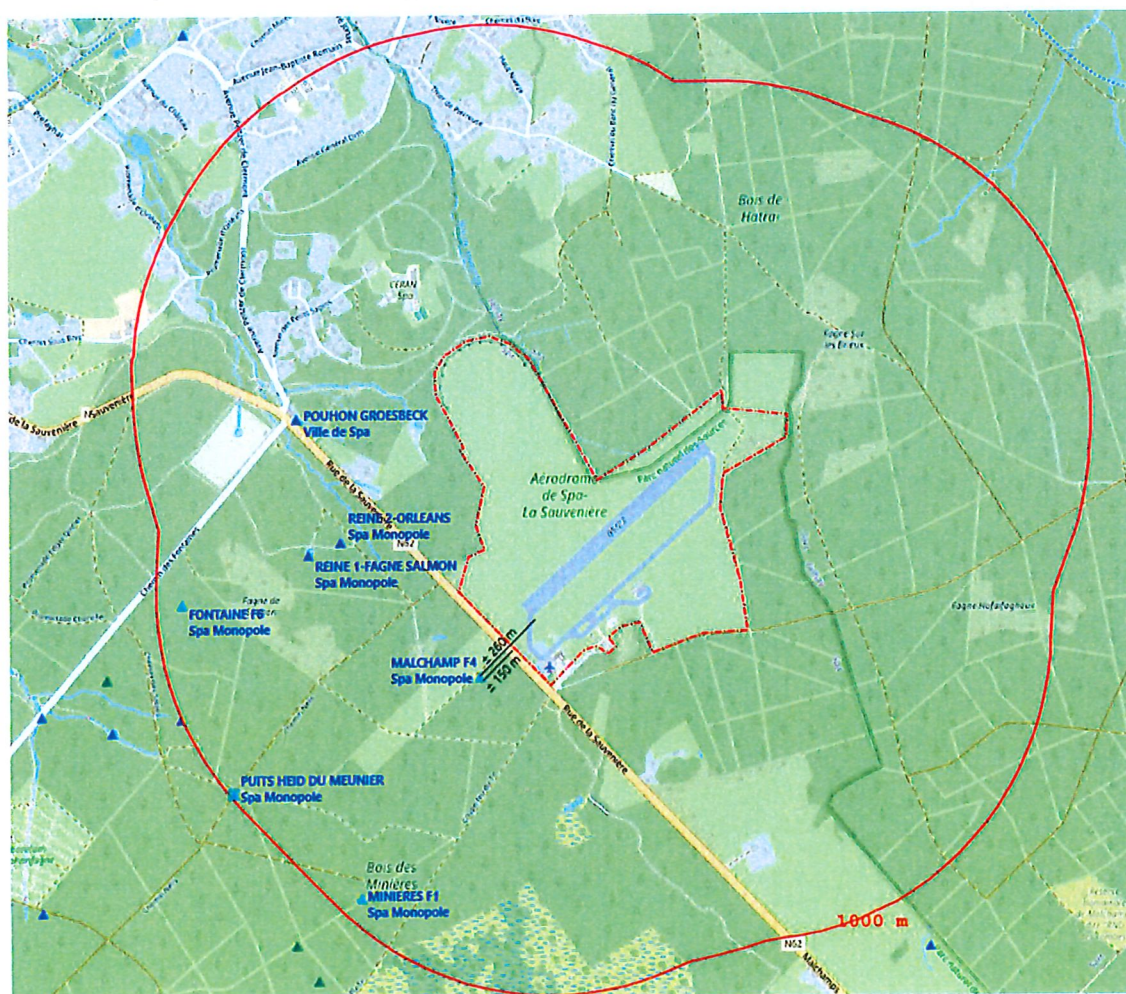
Considérant que le Fonds BOFAS ne dispose pas d'une demande d'intervention concernant le site susmentionné ;

Considérant qu'il n'y a pas d'interdiction de délivrance d'un permis d'environnement pour le dossier concerné ;

Eaux souterraines

Considérant qu'une recherche basée sur l'emprise parcellaire de l'établissement dans la couche de donnée " Captage " du Géoportail du SPW (cette couche est alimentée par les données extraites de la banque de données informatisées de la Direction des Eaux souterraines - BD 10-SOUS) dans un rayon de 1000 mètres renseigne 7 prises d'eau souterraine exploitées, toutes potabilisables ;

Considérant que la prise d'eau la plus proche est située à ± 150 mètres de la clôture d'enceinte de l'aérodrome et à ± 260 mètres de l'entrée (tarmac) de la piste 05 ; qu'elle est exploitée par SPA Monopole (Code de l'ouvrage 10sous : 50/1/7/017 - Dénomination de l'ouvrage : MALCHAMP F4 (EX-SALMONT PZ4)) ;



Considérant qu'il sera revenu *infra* à cet ouvrage ;

Considérant que l'établissement est inclus dans la zone (n° 98) de prévention éloignée " *Eaux de Spa et environs* " délimitée par l'arrêté ministériel du 13 décembre 2001 ;

Considérant que cet arrêté est de stricte application ; qu'il y est notamment stipulé à l'article 4, qu'à l'intérieur de la zone de prévention, il ne peut être entrepris, sans autorisation préalable du Ministre, aucun travail qui peut avoir pour résultat de réduire le débit des sources ou d'altérer la qualité des eaux qu'elles fournissent, notamment les drainages, forages, creusements de puits, travaux souterrains, fouilles dont la profondeur excéderait 2 mètres en zone de prévention rapprochée et 3 mètres en zone de prévention éloignée, modifications au régime des ruisseaux, à l'écoulement des eaux de surface et à la situation des mofettes d'acide carbonique ;

Considérant que, le cas échéant, une demande d'autorisation ministérielle permettant de réaliser des fouilles à une profondeur supérieure à 3 mètres doit être sollicitée et obtenue avant le début des travaux ;

Considérant que SPA Monopole a été interrogée en tant qu'instance d'avis dans le cadre de l'instruction de la demande en première instance ; qu'elle a remis un avis défavorable très fourni et abondamment motivé ;

Considérant qu'il sera répondu aux griefs formulés dans cet avis lors de l'analyse des recours, SPA Monopole étant également requérante, les motivations du recours reprenant, et pour certaines, développant, quasi intégralement lesdits griefs ;

Rejets atmosphériques

Considérant que, selon le formulaire de demande de permis, les rejets canalisés sont les suivants :

- I.09 (rejet à 8m de haut) : Gaz de combustion de la chaudière au mazout ;
- I.12 (rejet à 8m de haut) : Gaz de combustion de la chaudière au mazout actuelle (chaudière au gaz propane en projet) ;
- I.14 (rejet à 8m de haut) : Gaz de combustion des chaudières gaz propane ;
- I.15 (rejet à 8m de haut) : Gaz de combustion des chaudières mazout.
- Considérant que, selon le formulaire de demande de permis, les rejets diffus sont les suivants :
 - I.01 : Gaz d'échappement des avions ;
 - I.02 : Volatilisation de COV lors de l'avitaillement en kérosène ;
 - I.03 : Volatilisation de COV lors de l'avitaillement en AVGAS ;
 - I.04 : Gaz d'échappement des voitures ;
 - I.19, I.24 et I.26 : Gaz de combustion du canon à chaleur, du groupe électrogène et des quads.
- Considérant que l'exploitation des installations concernées par la demande est susceptible de générer les éléments polluants suivants :
 - gaz de combustion (CO, NOx, CO2) susceptibles d'être générés par des installations de combustion (chauffages, groupe électrogène) ;

- perte de réfrigérant (HFC - HCFC) provenant potentiellement des installations de production du froid (frigos, climatisation,...°) ;
- poussières, gaz d'échappement provenant potentiellement de l'atelier d'entretien ;
- vapeurs d'hydrocarbures pouvant être générées par les installations de stockage et de distribution de carburant pour avions ;
- gaz d'échappement des moteurs thermiques des aéronefs ;

Considérant que l'AWAC a rédigé des conditions particulières pour encadrer les émissions générées par l'établissement ; que ces conditions sont reprises dans le dispositif du présent arrêté ;

Ruissellements

Considérant que les travaux envisagés ne montrent pas de sensibilité particulière à un risque d'inondation par ruissellement concentré et ne sont de nature à dévier les écoulements locaux ;

Considérant en outre, comme suggéré par l'étude d'incidence sur l'environnement, que la mise en place d'une zone d'immersion temporaire au nord du site permet de réduire le risque d'inondation pour les fonds inférieurs ;

Mobilité et Transport (SPF)

Considérant, sur la base de l'Art. 43 de l'Arrêté Royal du 15/03/1954, qu'aucun aéroport civil (y compris les héliports) ne peut être établi sans l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'Aéronautique (Service Public Fédéral Mobilité et Transports – Direction Générale du Transport Aérien) ou de son délégué.

Considérant que l'aéroport de SPA / La Sauvenière (EBSP) répond aux prescriptions techniques et administratives, édictées en la circulaire GDF-04 ; qu'il est valablement autorisé à ce jour comme en témoigne la liste des aéroports autorisés reprise sur le site Internet " eAIP BELGIUM & Luxembourg " (https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Main/html/index-en-GB.html) mis à jour au 07/08/2025 ;

Mobilité et infrastructures (SPW)

Considérant que lors de l'instruction de la demande en première instance, le SPW MI – D.152 – Direction des routes de Verviers a remis, en suite à la demande d'avis lui adressée, un avis favorable formulé comme suit : " *J'ai l'honneur de vous informer que mon service n'a pas d'objection à formuler concernant le dossier dont question sous objet* " ;

Considérant que cette même instance a fait parvenir à la Ville de Spa, en réaction à l'enquête publique qui s'est tenue du **4/04/2025** au **15/05/2025** relativement à un rapport de mesure de bruit de l'avion largueur de parachutistes, un courrier lui demandant d'être consultée en cas de demande de permis ;

Considérant qu'il semble cependant, à la lecture de ce courrier, que l'instance a considéré qu'il s'agissait d'une demande de permis pour un nouvel objet et non pas d'une nouvelle instruction d'une demande de permis ayant déjà fait l'objet d'une remise d'avis ; que, de plus, les aspects urbanistiques de la présente demande n'impactent en

rien la N62 (comme en témoigne le 1^{er} avis remis) puisqu'ils concernent des aménagements mineurs (aménagement de parkings, pose de séparateurs d'hydrocarbures) à l'intérieur de l'enceinte de l'établissement ;

Considérant, dès lors, qu'aucun avis n'a été demandé à cette instance dans le cadre de la présente procédure ;

Pôle Environnement

Considérant que le Pôle environnement souligne que le projet permet d'améliorer la situation existante notamment par la mise en conformité de certaines installations tels que la pose de séparateurs d'hydrocarbures ou la réorganisation des parkings ; que le Pôle appuie les recommandations de l'auteur de l'étude à ce propos ;

Considérant que ce projet repose sur la réalisation d'une étude hydrogéologique relative à toute la zone de l'impluvium des eaux minérales de Spa ; que l'impact potentiel lié aux risques d'accidents d'aéronefs dans cette zone est considéré comme minime ;

Considérant dès lors que rien ne s'oppose à la compatibilité des différentes activités sur le site et dans ses environs ;

Considérant, à la lecture de l'étude d'incidences sur l'environnement et des difficultés rencontrées par l'auteur de celle-ci, que SPA MONOPOLE n'a pas souhaité participer, ni contribuer à l'étude de risque hydrogéologique ; que le Pôle regrette ce refus de transmission de données par une partie prenante ;

Considérant que le Pôle Aménagement du territoire estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision ;

Considérant que la réalisation d'une étude hydrogéologique constitue un apport considérable dans le dossier ;

Considérant, également, que le résumé non technique permet de bien appréhender la compatibilité des différentes activités sur le site (au sens large) ;

Recours

Volet urbanistique

Considérant que l'avis du fonctionnaire délégué sur recours est rédigé comme suit :

" Vu le Code wallon du développement territorial (ci-après CoDT) ;

Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Livre I^{er} du Code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences sur l'environnement et des installations et activités classées ;

Vu l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le décret du 6 décembre 2001 relatif à la conservation des sites Natura 2000, ainsi que de la flore et de la faune sauvages ;

Considérant que la SA SOWAER, représentée par Monsieur Luc VUYLSTEKE, a introduit une demande de permis unique en date du 28 février 2019 visant le renouvellement du permis d'environnement, la mise en conformité du site, l'étanchéification des zones de parcage, de l'aérodrome de Spa-la-Sauvenière, dans un établissement situé à 4900 SPA, rue de la Sauvenière, 122, cadastré à :

- SPA, 1ère division, section I, n° 30 A 3, 30 R 3 et 30 S3 ;*
- SPA, 1ère division, section M, n° 257 L 2, 258 D, 258 E, 261 C, 311 B et 317 C et*
- SPA, 2ème division, section I, n° 30 M 3, 30 N 2 et 30 Z2 ;*

Considérant que le permis unique a été octroyé par les Fonctionnaires technique et délégué en date du 4 octobre 2024 ;

Recours

Considérant que la SRL SKYDIVING PROMOTION, représentée par son conseil, Monsieur Augustin DAOUT, a introduit un recours contre cette décision en date du 31 octobre 2024 ; que ce recours porte sur les conditions du permis, « menaçant le maintien de l'activité » du requérant (« diminution de l'activité de parachutisme ») ;

Considérant que la SA SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, représentée par Monsieur Nicolas THISQUEN, a introduit un recours contre cette décision en date du 25 octobre 2024 ; que ce recours porte sur les conditions d'exploitation (normes de bruit), un défaut de motivation et des erreurs matérielles ;

Considérant que la SA SPA MONOPOLE, représentée par ses conseils, Messieurs Antoine MESOT et François TULKENS, a introduit un recours contre cette décision en date du 28 octobre 2024 ; que ce recours porte sur la nécessité impérieuse de protéger un patrimoine exceptionnel, la critique des conclusions de l'étude hydrogéologique, la non prise en compte des alternatives de survol proposées par la requérante, l'absence d'examen de l'alternative 'zéro', la sécurité insuffisante de l'aérodrome, la non rentabilité de l'exploitation de l'aérodrome, le risque réputationnel pour la requérante en cas d'accident ;

Instruction

Considérant que ces actes et travaux sont soumis à permis d'urbanisme en vertu de l'article D.IV.4 alinéa 1er 1° du CoDT : « construire, ou utiliser un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installations fixes ; par « construire ou placer des installations fixes », on entend le fait d'ériger un bâtiment ou un ouvrage, ou de placer une installation, même en matériaux non durables, qui est incorporé au sol, ancré à celui-ci ou dont l'appui assure la stabilité, destiné à rester en place alors même qu'il peut être démonté ou déplacé » ;

Considérant que la présente instruction est fondée sur les plans suivants :

- Plans dressés par le bureau d'étude beGX le 26 février 2019 et intitulé « Etanchéification des zones de parking. Parkings de voiture P1, P3 et P4 et du parking pour les aéronefs. Mise en conformité avec le Code de l'Eau » ;

Étude d'incidences sur l'environnement

Considérant que sur le plan environnemental, la demande comprend une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement ;

Considérant qu'en égard à son contenu, aux plans et autres documents constitutifs du dossier et en égard à l'article D.65, § 1er du Livre Ier du Code wallon de l'environnement, il y a lieu de considérer que le projet, au vu de ses caractéristiques (renouvellement du permis d'environnement, la mise en conformité du site, l'étanchéification des zones de parcage, de l'aérodrome de Spa-la-Sauvenière), de sa localisation (principalement en zone blanche (non affectée)), et de son impact

potentiel (pas d'incidence notable par rapport aux caractéristiques et localisations précitées), requiert la réalisation d'une étude d'incidences ;

Considérant que, à l'analyse de la demande, les installations et/ou activités visées par le projet sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol :

- N°28.52.01 – Classe 3
- N° 40.10.01.01.01 – Classe 3
- N° 40.30.04.01 – Classe 3
- N° 50.50.03 – Classe 2
- N° 63.12.05.03.01 – Classe 3
- N° 63.12.05.04.02 – Classe 2
- N° 63.12.05.05.01 – Classe 3
- N° 63.12.07.01 – Classe 3
- N° 63.12.09.02.02 – Classe 2
- N° 63.12.08.01.01 – Classe 2
- N° 63.12.09.03.01 – Classe 3
- N° 63.12.16.64.01 – Classe 3
- N° 63.12.16.05.03 – Classe 2
- N° 90.11 – Classe 3
- N° 92.61.08 – Classe 2
- N° 92.61.12.01 – Classe 2
- N° 50.20.01.01 – Classe 3

Considérant que le formulaire de demande de permis vaut notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ; que cette notice est complète en identifiant, décrivant et évaluant les incidences probables directes et indirectes du projet sur la population et la santé humaine ; la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés ; le bien-être animal ; les terres, le sol, le sous-sol, l'eau, l'air, le bruit, les vibrations, la mobilité, l'énergie et le climat ; les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ; ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs ;

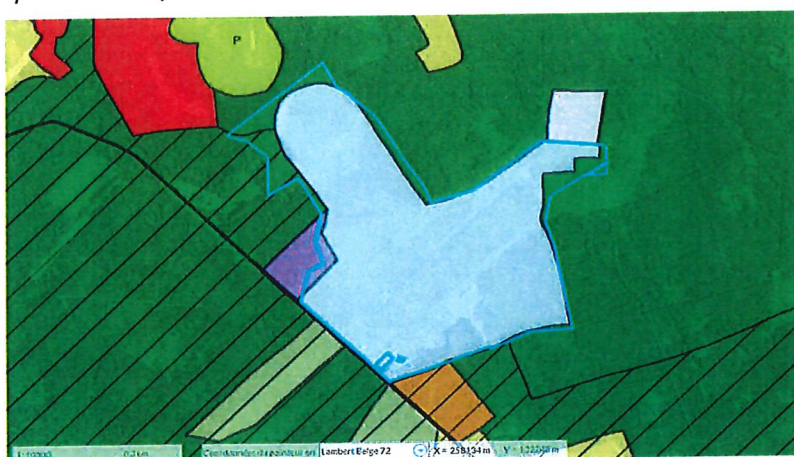
Considérant que la notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier synthétisent suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement, que la population intéressée a pu, dès lors, recevoir l'information qu'elle était en droit d'attendre et que l'autorité appelée à statuer a été suffisamment éclairée sur les incidences possibles du projet sur l'environnement ;

Situation juridique

Considérant que l'autorité statuant sur une demande de permis unique est tenue de respecter les prescriptions des plans d'aménagement à valeur réglementaire en vigueur ;

Considérant que le bien est soumis à l'application :

- *du plan de secteur de VERVIERS-EUPEN adopté par Arrêté royal du 23 janvier 1979, entré en vigueur le 8 juillet 1979 : le bien est situé principalement en zone blanche (non affectée), et accessoirement en zone forestière couverte pour partie par un Périmètre d'intérêt paysager, et en partie en zone d'activité économique mixte ;*



- *du guide régional, Chapitre 4 relatif au Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite ;*

Considérant que le bien est situé :

- *en bordure d'une route de liaison : nationale N62 (Rue de la Sauvenière) ;*
- *pour partie dans un périmètre d'intérêt paysager de l'ADESA ;*
- *pour partie dans le périmètre d'un réseau Natura 2000 ;*
- *en zones de prévention des captages ;*

Considérant que le bien est traversé et impacté par la présence d'une canalisation FETRAPI (Fluxys et/ou autres) ;

Considérant que le bien est repris à l'inventaire des terrains pollués et potentiellement pollués en Wallonie : parcelles pour lesquelles des démarches de gestion ont été réalisées ou sont prévues (Art.12§§2 et 3) ;

Considérant que le bien est repris au Schéma Vesdre ;

Considérant que le bien n'est pas soumis à un risque d'Aléa d'inondation par débordement ; qu'il est soumis à un risque de ruissellements concentrés de type aléas moyen à élevé ;

Considérant que le bien est repris dans un Régime d'Assainissement Autonome (RAA)

;

Considérant l'article D.II.19 Du CoDt, selon lequel :

« (...) le Gouvernement désigne les secteurs d'aménagement qui font l'objet d'un plan, sauf pour les domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires ou des pots autonomes que le plan n'affecte pas » ;

Enquête publique/1

Considérant qu'une enquête publique s'est déroulée sur le territoire de la commune de STAVELOT du 13 janvier 2020 au 11 février 2020 ; qu'elle a donné lieu à des réclamations, portant sur :

- Pour ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre, il faut limiter le nombre de mouvements à 11.250 par an en y incluant les 3000 vols 'parachutistes'
- Nuisances sonores au niveau du village d'Hockai dues principalement aux activités de parachutisme
- Demande de dispersion de ces vols et, si pas possible, suspension de l'activité
- Limitation de l'activité de parachutisme de 9h à 12h, et 13h à 18h avec un arrêt total de 3 semaines en août de 3 semaines consécutives comprenant les 2 week-ends ;
- Diminution du bruit des moteurs des avions de largage des parachutistes ;
- Considérant qu'une enquête publique s'est déroulée sur le territoire de la commune de JALHAY du 5 avril 2019 au 7 mai 2019 ; qu'elle a donné lieu à des réclamations, portant sur :
- Nuisances sonores, pourquoi ne pas utiliser des aéronefs peu bruyants ?
- Protection des eaux souterraines
- pollution du sol
- Pollution atmosphérique (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, particules fines...)
- Risques d'accidents dus aux panneaux photovoltaïques ; les habitants doivent-ils effectuer des aménagements ?

Considérant qu'une enquête publique s'est déroulée sur le territoire de la commune de SPA du 7 avril 2019 au 7 mai 2019 ; qu'elle a donné lieu à des réclamations, portant sur :

- Nuisances sonores
- Les risques de pollutions des nappes phréatiques et des incendies suite au survol
- Les inondations en aval de l'aérodrome ;

Considérant que l'ensemble des enquêtes publiques finalement organisées sur les territoires de Spa, Jalhay et Stavelot, ont totalisé, en y incluant des doublons

(récriminations identiques déposées dans plus d'une commune) 11 réclamations, ce qui peut être considéré comme très faible au regard de la population appelée à s'exprimer et potentiellement impactée par l'activité ;

Instances consultées

Considérant que les instances suivantes ont été consultées :

- AIDE : son avis est favorable le 2 avril 2019 ;
- BOFAS : son avis est favorable le 2 avril 2019 ;
- CCATM de Spa : son avis est favorable le 3 juin 2019 ;
- SPW MI direction des routes de Verviers : son avis est favorable le 30 avril 2019 ;
- Département de la réglementation et de la régulation des transports Direction de la régulation aéroportuaire : son avis est favorable le 9 mai 2019 ;
- SPW ARNE DEE eaux de surface : son avis est favorable sous conditions le 25 avril 2019 ;
- SPW ARNE DEE eaux souterraines : son avis est favorable sous conditions le 2 avril 2019 ;
- SPW ARNE DNF : son avis est favorable sous conditions le 2 juillet 2019 ;
- SPW ARNE DSD direction de la politique des déchets : son avis est favorable le 23 avril 2019 ;
- Pôle environnement CESW : son avis est favorable le 29 avril 2019 ;
- SPF mobilité et transports DGTA : son avis est favorable le 14 avril 2019 ;
- Zone de secours Vesdre-Hoëgne : son avis est favorable le 3 mai 2019 ;
- AWAC Agence wallonne de l'air et du climat : son avis est favorable sous conditions le 30 avril 2019 ;
- Parc naturel des Sources : son avis est envoyé le 26 avril 2019 ;
- SPA MONOPOLE : son avis est défavorable le 20 mai 2019 ;
- Commissariat général au Tourisme : son avis est réputé favorable ;
- CRAT : son avis est réputé favorable ;
- SPW ARNE DEE DPP Direction de la prévention des pollutions Cellule Bruit : son avis est réputé favorable ;
- SPW ARNE DEE DPP Direction de la prévention des pollutions : son avis est réputé favorable ;
- SPW ARNE DSD direction de la protection des sols : son avis est réputé favorable ;

Avis des Collèges communaux

Considérant que l'avis du 16 mai 2019 du Collège communal de SPA est favorable ;

Avis du Fonctionnaire délégué

Considérant l'avis du Fonctionnaire technique et du Fonctionnaire délégué, daté du 9 septembre 2019 ; que cet avis est favorable ;

Enquête publique/2

Considérant qu'une seconde enquête publique s'est déroulée sur le territoire des communes de STAVELOT, JALHAY et SPA du 14 avril 2025 au 13 mai 2025 ; qu'elle a donné lieu à des réclamations, portant sur :

- *Nuisances sonores (presque permanentes) ;*
- *Les avions volent bas ;*
- *Quiétude des riverains mise en péril ;*
- *Demande d'une répartition plus équilibrée des nuisances sonores, dispersion des vols ;*
- *Limiter le nombre de vol ;*
- *Le test n'est pas représentatif de la situation habituelle ;*
- *Demande d'arrêt des vols sur le temps de midi et durant quelques semaines au cours de l'année ;*
- *Non-respect de la zone d'habitat à caractère rural ;*
- *Les vols devraient s'écarter du village de Hockai ;*

Quant au recours

Considérant que le projet vise d'une part le renouvellement du permis d'environnement relatif à l'exploitation de l'aérodrome et par conséquent le maintien d'une activité déjà existante sur le bien ; et d'autre part la mise en conformité des éléments suivants :

- *mise en conformité de la partie 'EST' de la piste (ceinturée de rigoles pour la récolte des eaux de ruissellement) et installation d'un séparateur d'hydrocarbures et un débourbeur avant rejet dans le fossé ou le Soyeuruy ;*
- *rendre étanche et installer un séparateur d'hydrocarbures au niveau du stationnement 'parking Sunset S-O' (Parking P1) ;*
- *rendre étanche et installer un séparateur d'hydrocarbures au niveau de l'aire de dépôt des aéronefs en face du hangar n° 0 ;*

Considérant que les enjeux urbanistiques que doit viser un tel projet sont les suivants :

- *compatibilité et conformité de l'objet de la demande par rapport à la destination de la zone dans laquelle s'implante l'objet de la demande ;*
- *respecter les objectifs essentiels visé par outils urbanistiques applicables au bien et à l'objet de la demande ;*
- *veiller à apporter une réponse en adéquation avec le proche contexte bâti et la (les) construction(s) et ou/ équipements déjà présente(s) sur le bien ;*
- *prises en compte des caractéristiques et circonstances urbanistiques locales et prise en comptes des reculs par rapport aux limites parcellaires identifiés dans le proche contexte bâti ;*

- *intégration paysagère et au relief du sol; respect de la structure paysagère de l'endroit ;*
- *intégration (implantation, gabarits, hiérarchie entre volumes , matériaux-tonalités) par rapport au proche contexte bâti ;*
- *veiller à la gestion des eaux en provenance du bien , des installations et constructions en rapport avec la situation du bien au PASH ;*

Considérant que le projet s'établit dans une zone blanche du plan de secteur, destinée notamment à des activités aéroportuaires ;

Considérant les circonstances urbanistiques et architecturales locales ;

Considérant que les habitations les plus proches sont situées à environ 200m du site de l'aérodrome ;

Considérant que les installations de l'aérodrome existent depuis de nombreuses années, les premières activités sur le site datant des années 1930 et le premier permis référencé de 1974 ;

Considérant qu'un Permis unique repris sous le N° D3200/63072/RGPED/2013/2/CN/tr – PU & F0213/63079/PU3/2013.1/A38126, a été délivré après réformation par le Ministre en date du 24 février 2014 ; que celui-ci portait sur les travaux et aménagements libellés comme suit :

« (...) Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposés par le demandeur et de l'instruction administrative que la demande vise l'exploitation avec réalisation d'aménagements (régularisation et transformations/rénovations), d'un aérodrome d'aviation civile générale dénommé « Aérodrome de Spa - La Sauvenière » et situé rue de La Sauvenière n°122 à 4900 SPA ;

Considérant que l'établissement concerné se situe sur les parcelles cadastrales suivantes : SPA division 1f, section I, n° 30S3 ; section M, n° 257L2, 258E, 261C, 311B, 317C ; division 1g, section I n° 30A3, 30R3 ; section M, numéro 258D ; division 2f, section I, n°30Z2 ; division 2g, section I, n°30M3, 30N2 ;

Considérant que les installations de l'aérodrome concernent principalement les éléments suivants :

- *piste d'atterrissage et de décollage de 799 mètres de long et de 30 mètres de large permettant d'accueillir des ULM, des hélicoptères et des avions de maximum 5,7 tonnes ;*
- *voiries pour avions ;*
- *station d' « Avgas » et station de « Kérosène » ;*
- *parkings et voiries internes pour voitures ;*
- *bâtiment principal (comprenant un hangar pour avions, une zone technique et une zone administrative) ;*
- *aérogare et cafétéria ;*
- *petit hangar équipé d'une station d'épuration des eaux ;*
- *centre de parachutisme ;*

- dépôt de huiles, mazout, gaz propane, ... ;
- rejet dans l'égout public des eaux pluviales, des eaux usées domestiques et des eaux industrielles en provenance des ateliers et de la station-service après passage dans des séparateurs d'hydrocarbures ;
- rejet dans le Soyeuruy des eaux de ruissellement sur la piste après traitement par 4 séparateurs d'hydrocarbures répartis sur le site ; (...)

Considérant que le projet a pour finalité la poursuite de la mise en conformité du site ;

Considérant que les travaux de mise en conformité visent les pistes et zones de parking existantes ; qu'ils ont pour but de rendre imperméables les zones de stationnement d'aéronefs et de véhicules automobiles, et de collecter et traiter les eaux de ruissellement de l'ensemble des voiries ;

Considérant que le projet aura pour effet de diminuer les impacts environnementaux principalement en améliorant l'assainissement des eaux et la protection des nappes phréatiques ;

Considérant que les différents enjeux urbanistiques définis ci-dessus sont rencontrés par l'objet de la demande ; que ce dernier ne compromet pas les circonstances urbanistiques et architecturales de la zone dans laquelle s'implante le projet de maintien de l'activité déjà existante sur le bien ;

Considérant que, pour le surplus, le respect des conditions d'application du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement relève de la police administrative de l'environnement ;

Compte tenu de ce qui précède, l'avis du SPW-TLPE est **favorable** " ;

Volet environnemental

Considérant que, globalement, les avis de toutes les instances consultées sont favorables ou favorables sous conditions, à l'exception de celui de SPA Monopole dont les motivations, très similaires à celles de son recours, trouvent réponses ci-après ;

Bruit/riverains

Considérant que l'une des principales problématiques liées à l'établissement concerne le bruit des aéronefs lors du survol d'habitations au cours de leurs évolution hors de l'enceinte de l'aérodrome ;

Considérant que lors de l'instruction de la demande en première instance, la Cellule Bruit a été interrogée mais n'a pas remis d'avis ; que, par contre, elle a remis un avis sur recours le 09/12/2019 ;

Considérant que ledit avis rappelle : " Le bruit des aéronefs peut être assimilé au bruit de la circulation des véhicules. Les conditions générales ne sont donc pas d'application pour ce type de bruit. " ; que cela signifie qu'aucune norme légale n'est d'application d'office pour ces nuisances sonores ;

Considérant qu'il est cependant ensuite ajouté que : " Leur utilisation constitue toutefois la principale activité de l'établissement et ne peut être ignorée. Il y a dès lors lieu de gérer cet aspect par l'imposition de conditions particulières d'exploitation " ;

Considérant, en effet, qu'il y a lieu, pour l'autorité compétente pour délivrer le permis, de s'assurer d'un certain niveau de protection de la population qui se voit impactée par l'activité en dehors de la stricte application des normes en vigueur; que le Conseil d'État résume en ces termes le but du Permis d'environnement : *"De manière générale, la police des installations et activités classées est fondée sur la recherche d'un compromis entre des intérêts a priori opposés, soit ceux de l'entrepreneur et des riverains. Elle n'a pas pour objet d'interdire l'exploitation de tout établissement dès lors qu'il serait susceptible d'occasionner des nuisances aux voisins. La démarche attendue de l'autorité n'est pas d'exclure absolument tous les risques [et/ou nuisances], mais de les ramener à des niveaux acceptables. Sur ce point, l'administration exerce un pouvoir discrétionnaire."* ;

Considérant, tout d'abord, qu'une étude acoustique basée sur des relevés de terrain était jointe au dossier de demande ; qu'il s'agit du " *RAPPORT des MESURES DE BRUIT* " du 09/05/2017 réalisée par le bureau d'acoustique agréé ICA ; que le but de ces mesures était d'évaluer le niveau du bruit des avions au droit d'une habitation située allée du Haut-Neubois 16 - 4900 Nivezé (Spa) , au Nord-Ouest de l'aérodrome ;



Considérant que le permis précédent (expirant le 31/12/2017) contenait une condition particulière imposant que le bruit, selon l'indicateur $L_{Aeq,1h}$, tel que considéré dans les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement soit ≤ 45 dB(A) les dimanches et jours fériés ; qu'en semaine et le samedi, le $L_{Aeq,1h}$ devait être ≤ 50 dB(A) entre 09h00 et 19h00 et ≤ 45 dB(A) entre 19h00 et 20h00 ;

Considérant que les mesures de bruit ont été réalisées des week-ends du mois d'août (6/7 et 13/14/15) correspondant à des périodes de forte activité dans l'année ;

Considérant que les résultats interprétés des mesures sont les suivants :

Fichier	SPA_be-247_23204 - PT-4_riverain-1.CM...	
Lieu	PT-4 riverain	
Type de données	Leq	
Pondération	A	
Unité	dB	
Périodes	1h	
Début	6/08/2016 08:00	
Fin	6/08/2016 21:00	
Source		
Début période	AVION	Résiduel
6/08/2016 08:00		41,9
6/08/2016 09:00	34,5	49,4
6/08/2016 10:00	38,1	43,4
6/08/2016 11:00	37,7	41,4
6/08/2016 12:00	36,9	46,2
6/08/2016 13:00	40,1	43,6
6/08/2016 14:00	38,6	48,4
6/08/2016 15:00	36,4	47,3
6/08/2016 16:00	38,6	40,9
6/08/2016 17:00	34,3	45,9
6/08/2016 18:00	34,9	41,3
6/08/2016 19:00	33,8	38,5
6/08/2016 20:00		36,9

Fichier	SPA_be-247_23204 - PT-4_riverain-2.CM...	
Lieu	PT-4 riverain	
Type de données	Leq	
Pondération	A	
Unité	dB	
Périodes	1h	
Début	13/08/2016 08:00	
Fin	13/08/2016 21:00	
Source		
Début période	AVION	Résiduel
13/08/2016 08:00		40,1
13/08/2016 09:00	31,6	39,2
13/08/2016 10:00	32,6	45,8
13/08/2016 11:00	39,5	41,3
13/08/2016 12:00	44,9	45,4
13/08/2016 13:00	39,7	41,9
13/08/2016 14:00	40,1	43,5
13/08/2016 15:00	41,6	40,9
13/08/2016 16:00	42,7	44,8
13/08/2016 17:00	37,0	45,4
13/08/2016 18:00	33,5	38,2
13/08/2016 19:00	35,5	44,9
13/08/2016 20:00		36,9

Fichier	SPA_be-247_23204 - PT-4_riverain-1.CM...	
Lieu	PT-4 riverain	
Type de données	Leq	
Pondération	A	
Unité	dB	
Périodes	1h	
Début	7/08/2016 08:00	
Fin	7/08/2016 21:00	
Source		
Début période	AVION	Résiduel
7/08/2016 08:00		40,5
7/08/2016 09:00	36,2	40,6
7/08/2016 10:00	34,5	43,6
7/08/2016 11:00	44,3	44,4
7/08/2016 12:00	38,2	41,7
7/08/2016 13:00	39,5	43,2
7/08/2016 14:00	39,6	47,3
7/08/2016 15:00	42,7	41,8
7/08/2016 16:00	43,0	43,2
7/08/2016 17:00	39,7	41,1
7/08/2016 18:00	35,8	39,8
7/08/2016 19:00	36,5	36,6
7/08/2016 20:00		41,3

Fichier	SPA_be-247_23204 - PT-4_riverain-2.CM...	
Lieu	PT-4 riverain	
Type de données	Leq	
Pondération	A	
Unité	dB	
Périodes	1h	
Début	14/08/2016 08:00	
Fin	14/08/2016 21:00	
Source		
Début période	AVION	Résiduel
14/08/2016 08:00		34,6
14/08/2016 09:00	39,2	46,4
14/08/2016 10:00	34,6	38,9
14/08/2016 11:00	38,5	36,5
14/08/2016 12:00	37,3	36,4
14/08/2016 13:00	38,3	37
14/08/2016 14:00	37,3	36
14/08/2016 15:00	39,4	36,3
14/08/2016 16:00	38,9	36,3
14/08/2016 17:00	39,5	36,1
14/08/2016 18:00	35,9	42,9
14/08/2016 19:00	30,4	35,2
14/08/2016 20:00		38,9

Fichier	SPA_be-247_23204 - PT-4_riverain-2.CM...	
Lieu	PT-4 riverain	
Type de données	Leq	
Pondération	A	
Unité	dB	
Périodes	1h	
Début	15/08/2016 08:00	
Fin	15/08/2016 21:00	
Source		
Début période	AVION	Résiduel
15/08/2016 08:00		36,5
15/08/2016 09:00	24,1	36,9
15/08/2016 10:00	40,1	38,6
15/08/2016 11:00	37,7	36,2
15/08/2016 12:00	35,2	35,4
15/08/2016 13:00	33,7	36,5
15/08/2016 14:00	35,3	37,9
15/08/2016 15:00	37,7	37,4
15/08/2016 16:00	34,2	44,9
15/08/2016 17:00	39,6	46,5
15/08/2016 18:00	38,5	35,1
15/08/2016 19:00	34,3	35,5
15/08/2016 20:00		33,9

Considérant que l'on peut constater que les niveaux de bruit des avions mesurés sont très raisonnables et souvent inférieurs au bruit de fond sans avion ;

Considérant que ces mesures donnent donc une indication sur le bruit des avions perçu en un endroit ; que, cependant ces mesures ne concernent, précisément, qu'un seul endroit aux environs de l'aérodrome et ne peuvent donc pas être considérées comme étant représentatives de l'ensemble des nuisances sonores indirectes (non normées, il faut le rappeler) imputables à la présence de l'établissement ;

Considérant, par ailleurs, qu'il y a lieu de noter que l'étude acoustique en question recommandait en ses point 5.2 et 6 l'utilisation de l'indicateur L_{DEN} pour caractériser et règlementer (en conditions particulières du permis) les immissions acoustiques dues aux avions ;

Considérant que l'utilisation de cet indicateur est destinée à s'appliquer à des sources de bruit relativement continues (grands axes routiers et ferroviaires, aéroports, ...) de par sa nature même, qui repose sur une moyenne des bruits dans les périodes de jour, de transition et de nuit, en pénalisant le bruit mesuré lors de ces deux dernières périodes ; qu'il est, de plus, un indicateur annuel ;

Considérant qu'un aérodrome fonctionnant uniquement en conditions de vol à vue n'est actif en période de transition qu'une partie de l'année (la période de transition s'étend de 19h à 22h) et ne l'est jamais de nuit ; que, de plus il est peu actif l'hiver ;

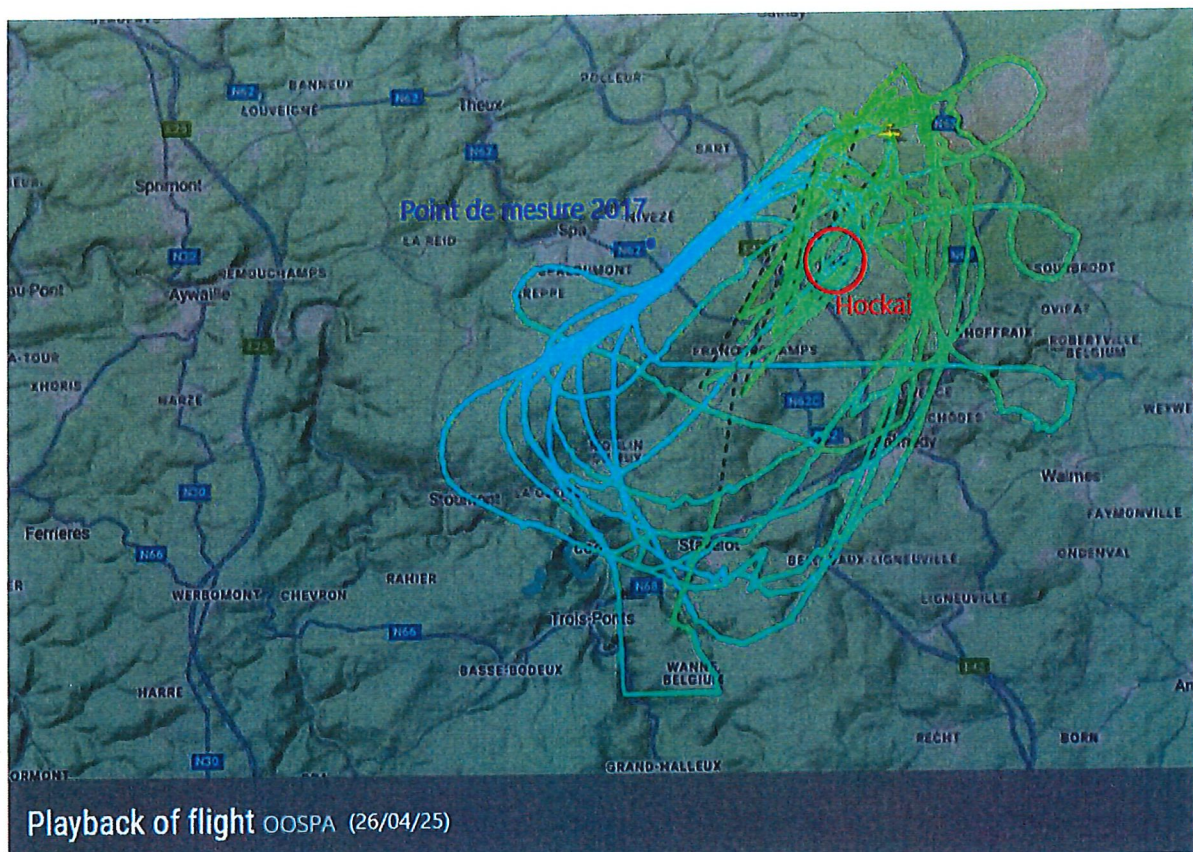
Considérant que le bruit moyenné sur une année, au vu des périodes sans la moindre activité, serait donc très faible alors que, pendant les périodes d'activité, le bruit moyenné sur une heure (indicateur $L_{Aeq,1h}$) pourrait, lui, être relativement élevé ;

Considérant, en conclusion, que l'indicateur L_{DEN} n'est absolument pas adapté à ce type d'établissement ; que tenter de l'imposer comme indicateur de référence pour les aérodromes en se basant sur la législation se rapportant aux aéroports est totalement erroné ;

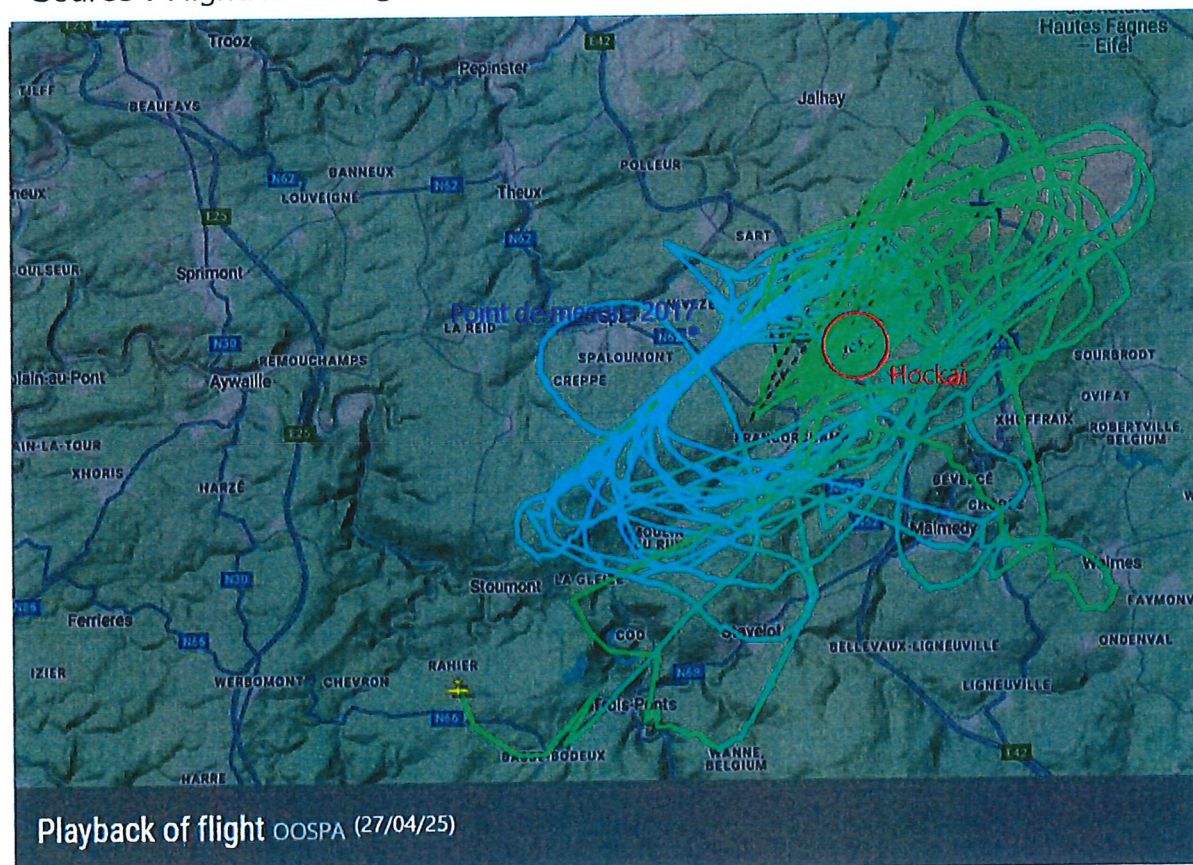
Considérant, pour en revenir à des éléments concrets du dossier, que les nuisances sonores les plus décriées par la population des communes consultées dans le cadre des enquêtes publiques sont générées par le/les avion(s) largueur(s) de parachutistes ;

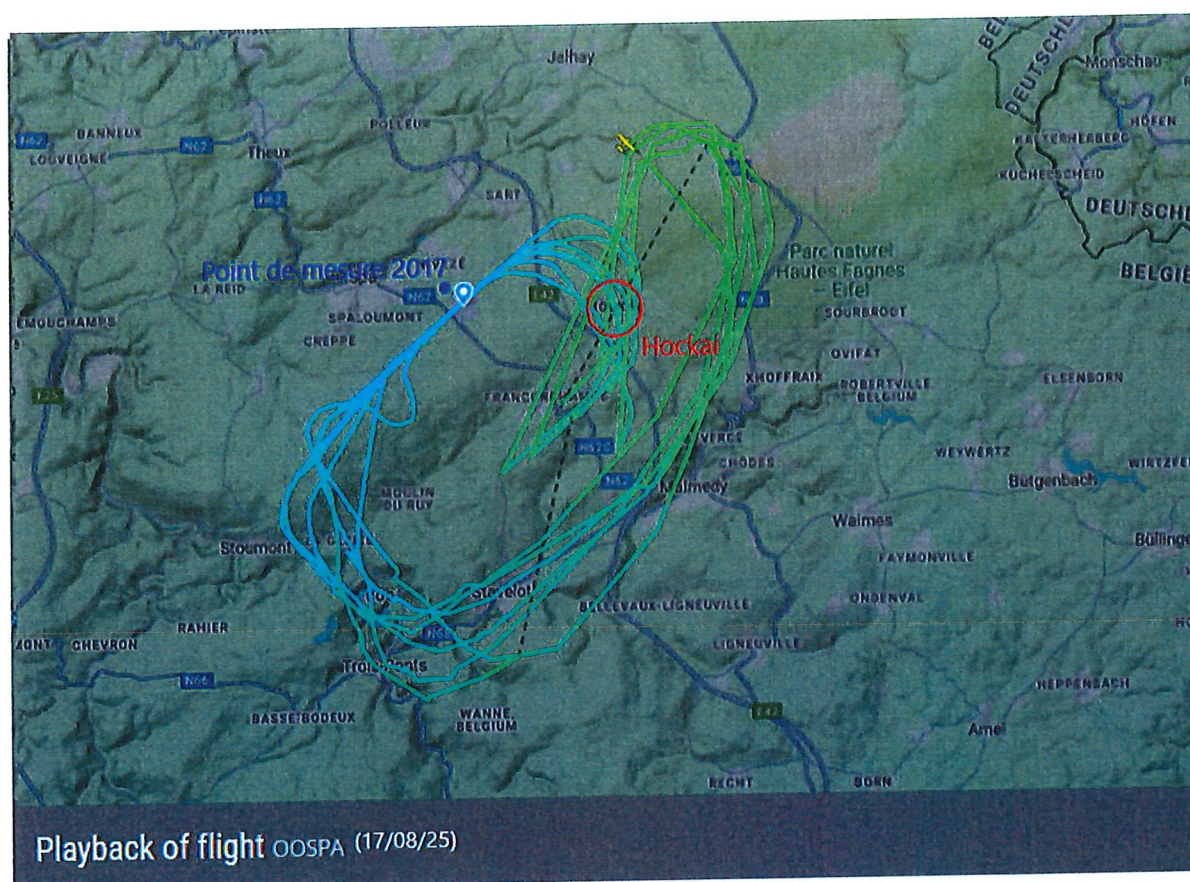
Considérant que ces avions sont équipés de puissantes turbines et d'hélices à pas variable afin de leur donner des performances ascensionnelles élevées leur permettant d'atteindre les altitudes de largage des parachutistes en un minimum de temps ; que leur descente, par moment en piqué, est, elle aussi, effectuée de la sorte afin de prendre un minimum de temps ; que cette rotation rapide dans les largages permet de garantir la pérennité financière de l'activité ;

Considérant que ces vols n'impactent quasi pas le point de mesure du bruit des avions utilisé dans les mesures acoustiques sus-évoquées ; que, par contre, ses évolutions se concentrent souvent au droit ou dans les environs immédiats de la localité de Hockai (± 4 km au Nord-Est de l'aérodrome), ce qui apparaît bien sur les traces suivantes :



Source : FlightRadar24®





Source : FlightRadar24®

Considérant qu'il est toutefois utile de préciser que ces traces ont surtout été choisies pour illustrer le propos ici discuté ; qu'elles ne reflètent cependant pas une situation systématique en ce qui concerne les survols d'Hockai et qu'elles sont dues à la visualisation de traces accumulées sur de longues périodes (plusieurs heures) ; que, toutefois, l'on peut trouver en p. 36 du rapport de mesures acoustiques dont il sera question ci-dessous, des traces radar qui correspondent tout à fait à celles reproduites ci-dessus ; que cette situation, sans être systématique, est toutefois régulière lorsque les conditions météorologiques sont propices à l'activité de parachutisme ;

Considérant que ces traces ne sont, de plus, pas d'une fiabilité absolue en matière d'emplacement exact des trajectoires dans la mesure où de gros décalages peuvent régulièrement être identifiés ; qu'en effet, certaines traces représentent des décollages/atterrissages à côté de la piste ou perpendiculairement à celle-ci ; que ces relevés sont réalisés sur la base des données des transpondeurs des avions et sont issues d'un site, FlightRadar24®, surtout destiné au suivi des avions de ligne ;

Considérant qu'il convient donc de considérer ces traces comme étant de simples informations et non pas comme preuves absolues ;

Considérant, quoiqu'il en soit, que suite aux réclamations reçues par les Collèges communaux (surtout celui de Stavelot, dont la localité d'Hockai fait partie), il semble que la localité d'Hockai soit soumise à un survol de(s) l'avion(s) largueur(s) de parachutistes que les habitants considèrent comme étant insupportable et inadmissible ;

Considérant qu'au vu de cette problématique, la SOWAER a décidé de faire réaliser des mesures du bruit particulier de l'avion Cessna C208 (immatriculé OO-SPA et exploité par SKYDIVING PROMOTION, ici requérante) dont l'hélice a été changée depuis l'instruction de la demande de permis en 2019 ;

Considérant, effectivement, qu'une hélice MT-Propeller à 5 pales a remplacé la précédente, une Hartzell à 4 pales ; que, d'une manière générale, une hélice à 5 pales est moins bruyante qu'une hélice à 4 pales ; que, de plus, elle est de conception bien plus récente et donc, d'un profil de pale optimisé pour réduire le bruit ;

Considérant que le rapport de mesures acoustiques " 2024-155 – NT.01-VP4 " de février 2025, rédigé par le laboratoire d'acoustique agréé ATS comporte (p.16) les certificats acoustiques de l'avion OO-SPA avec l'ancienne et la nouvelle hélice ; que les indications du bruit de l'avion sont les suivantes :

- avec l'ancienne hélice : 76.0 dB(A) (certificat n° 1164 de mai 2012) ;
- avec la nouvelle hélice : 72.7 dB(A) (certificat n° 1830 de mars 2020) ;

Considérant qu'il est indéniable que les émissions sonores ont été réduites ;

Considérant que les mesures du bruit de l'avion au droit d'Hockai ont été réalisées au poids en charge maximum de l'avion afin de simuler (aucun parachutiste n'a réellement été largué lors de ces vols qui se sont déroulés le 03/02/2025) la charge de l'avion lors des vols de langage réels de parachutistes ; que le taux de montée était également maximal pour les mêmes raisons ;

Considérant qu'en matière de méthodologie de prise des mesures et de leur traitement, le rapport de mesures acoustiques précise les éléments suivants (p.10) :

" Les niveaux sonores mesurés ont été mis en rapport avec les traces GPS de vol fournis par Skydive. Les événements sonores relatifs aux passages des avions sont identifiés à partir de l'évolution temporelle des niveaux sonores et spectres élémentaires, mesurés chaque seconde. Ces événements sont pris en considération dès que le niveau sonore qu'ils engendrent émerge du bruit de fond ambiant et jusqu'à ce qu'il y rentre " ;

Considérant que les conclusions des mesures sont présentées dans le tableau 2, p12 du rapport :

Tableau 2 : Aéroport de Spa – Niveaux de bruit de fond, bruit ambiant et estimation du bruit particulier – PM1.

Point de mesures	Période	Bruit total L_{Aeq} (dBA)	Bruit de fond L_{A90} / L_{Aeq} (dBA)	Bruit Avion + Environ. L_{Aeq} (dBA)	Niveau particulier Avion $L_{Aeq,part,T}$ (dBA)	Durée cumulée des survols	Termes correctifs C_t et C_i (dB) ⁴	Niveau d'évaluation $L_{A,T}$ (dBA)
PM1	10h45 à 11h45	45,4	40,6 / 42,3	40,6	37,3	13 min 12 sec	-	37
PM1	12h00 à 13h00	45,1	38,5 / 41,1	43,2	41,9	10 min 49 sec	4	46

Considérant que ce tableau est accompagné des commentaires suivants :

" Lors de la première période des survols avec la piste 23, l'estimation du **niveau de bruit particulier** du Cessna conduit à un niveau $L_{Aeq,part,1h}$ **de 37,3 dBA**, avec un bruit ambiant (total) horaire de 45,4 dBA.

Pour la seconde partie des survols avec la piste 05, un **niveau de bruit particulier de 41,9 dBA** et un niveau ambiant de 45,1 dBA sont calculés.

On relève des émergences tonales significatives à la fréquence de 125 Hz lors de ces tests, générées par le bruit des moteurs à hélice. Si l'arrêté était stricto sensu d'application, elles conduisent à une pénalité C_t de 4 dBA pour la seconde période. Les bruits à caractère impulsif ne sont pas à considérer dans le cadre de ces activités ($C_i = 0$). " ;

Considérant, qu'il y a lieu, dans ce qui précède, de relever les éléments suivants :

- les bruits de l'avion détectés lors de ses passages ont été mis en rapport avec les traces GPS de vol fournis par Skydive. Cependant, le rapport ne comporte aucune donnée d'altitude permettant de la corrélérer avec le niveau de bruit perçu au sol. Or, ce niveau d'immission est directement dépendant de l'altitude de l'avion (distance émetteur – récepteur). En effet, une même trace GPS engendrera des immissions sonores différentes en fonction de l'altitude de vol de l'avion, ainsi, d'ailleurs, que son attitude, c'est-à-dire un vol en montée, en palier ou en descente ;
- les valeurs de $L_{Aeq,1h}$ présentées dans le tableau 2 (Niveau particulier Avion) sont relativement basses et semblent rassurantes. Toutefois, dans la colonne immédiatement à droite (Durée cumulée des survols), on peut constater que dans les périodes de mesures de 1 heure (de 10h45 à 11h45 et de 12h00 à 13h00), les durées cumulées des survols sont respectivement de 13'12" et 10'49", ce qui, en moyenne, donne ± 12 ", c'est-à-dire 1/5 de l'heure sur laquelle la valeur du $L_{Aeq,1h}$ est calculé. Il est indiscutable que si plus de passages d'avion(s) avaient été enregistrés, le $L_{Aeq,1h}$ aurait été plus élevé et l'apparent respect des valeurs des normes (à titre de référence) ne serait plus nécessairement effectif. De plus, comme le relève bien l'auteur du rapport, une composante tonale dans la bande de fréquences 125-160 Hz justifierait, par moment en tout cas, une pénalité de 4 dB(A) ;

Considérant, eu égard à cette dernière analyse, que la SOWAER, en son recours, développe l'argumentation suivante en matière de survol du village de Hockai :

" il est à noter que le nombre maximum de rotation de l'avion largeur de parachutistes sur une journée est de 50. En termes de mouvements, cela représente 100 mouvements mais seulement la moitié est susceptible de survoler le Village de Hockai dès l'instant où les décollages et les atterrissages ne s'effectuent pas simultanément au-dessus de ce dernier du fait du circuit à respecter.

L'activité de parachutisme démarrant en règle générale à 9 H jusque 20 H, cela représente une activité de 11 H sur une journée.

Si l'on tient compte de 50 mouvements sur la journée survolant Hockai, donc une moyenne de 50/11, soit 4,5 mouvements par heure en période d'intense activité. "

Considérant, cependant que, d'une part, le chiffre de 4,5 mouvements par heure est une moyenne journalière mais que, dans la réalité, les vols ne se font pas d'une manière temporellement uniforme tout au long de la journée ; qu'il y a vraisemblablement une plus grande concentration de vols dans certaines tranches horaires ; que, d'autre part, en recourant à 2 avions, ce qui est la situation normale (le 2^{ème} avion s'est écrasé en 2024, il y sera revenu plus loin), une concentration de passages à certains moments n'est pas impossible, à tout le moins plus de passages que les 4,5 qui sont avancés comme étant un maximum absolu ; qu'enfin, si 50 rotations d'un avion est un maximum journalier, l'utilisation de 2 avions peut laisser présager 100 rotations par jour dans certaines circonstances très favorables (météo parfaite, beaucoup de réservations – en période de congés par ex.) ;

Considérant qu'il ressort donc de ce qui précède, que, au départ d'une intention louable, la SOWAER et Skydiving Promotion voulant, par la réalisation de ces relevés acoustiques, attester le fait que le Cessna C208 – OO-SPA équipé de l'hélice à 5 pales génère des immissions sonores qu'elle estime acceptables pour la population, il s'avère que le rapport acoustique en découlant n'éclaire pas suffisamment le fonctionnaire technique que pour pouvoir affirmer en toute connaissance de cause que le bruit généré par cet avion au droit et dans la périphérie d'Hockai est suffisamment peu élevé (en considérant, d'une part, le niveau de bruit lors d'un passage et, d'autre part, la fréquence de ces passages) que pour pouvoir autoriser son survol sans condition ;

Considérant qu'il y a, encore une fois, lieu de rappeler que les normes de bruit des Conditions Générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ne sont pas d'application dans le cadre des bruits liés à la circulation des véhicules, qui plus est à plusieurs kilomètres de l'établissement visé par le permis ;

Considérant, toutefois, qu'en matière de nuisances sonores dues à la présence d'un établissement classé, le Conseil d'État a déjà estimé qu' "il convient de prendre en considération toutes les sources de bruit causé directement ou indirectement par l'exploitation de l'établissement"; qu'en effet, en son arrêt n°226.767 du 17 mars 2014 relatif à l'exploitation d'une salle des fêtes, le Conseil d'État a considéré que " dès lors en particulier que l'établissement n'est pas classé uniquement parce qu'il est équipé d'installations d'émission de musique amplifiée électroniquement, il convient de prendre en considération toutes les sources de bruit causé directement ou indirectement par l'exploitation de l'établissement: que ceci doit donc inclure le bruit produit par les clients de l'établissement, à l'intérieur ou à l'extérieur des salles des fêtes " et a rappelé le principe suivant " la circonstance que le projet respecterait les normes de bruit imposées (par les conditions générales) en zone d'habitat, ne suffit pas en elle-même à conclure à la délivrance de l'autorisation d'exploitation demandée ; qu'il faut encore que l'inconfort, l'insalubrité et les dangers inhérents à l'exploitation de l'établissement n'excède pas les limites des charges normales du voisinage " et conclut que l'autorité compétente ne peut éluder l'examen des difficultés relatives au stationnement générées par l'exploitation et doit donc s'assurer que les conditions de stationnement ne sont pas susceptibles d'engendrer du stationnement sauvage, du tapage nocturne et de l'insécurité routière (nous soulignons) ;

Considérant que ce même arrêt analyse également l'aspect relatif au bruit de la circulation des véhicules à proximité de l'établissement comme suit: "*Considérant qu'à propos du problème du bruit causé par la circulation automobile dans le voisinage immédiat de l'établissement, bruit qui se surajoute aux autres sources sonores et qui doit être examiné en même temps que celles-ci, il convient d'avoir égard à l'article 18, alinéa 2, de l'arrêté du 4 juillet 2002 qui précise que les bruits liés à la circulation des véhicules ne sont pas pris en compte, mais ce, uniquement pour l'application des conditions que fixe cet arrêté*" ;

Considérant qu'il faut rappeler, au regard de ce qui précède, que les activités de parachutisme et d'écologie (avion et ULM) exercées par des sociétés basées sur l'aérodrome de Spa peuvent être considérées comme inhérentes à l'établissement et aux nuisances générées, à l'opposé des avions "*étrangers*" de voyageurs, touristes, ... utilisant la plateforme de Spa ;

Considérant que cela signifie que, bien que les normes de bruit (tableaux 1 et 2) des conditions générales ne s'appliquent pas au bruit des véhicules, cela n'empêche pas (c'est même une obligation lors de la présence de telles nuisances sonores), en le motivant, d'imposer dans le permis des conditions particulières y relatives ; qu'en effet, l'Art. 45, § 1er, alinéa 2, 1^o du décret du 11 mars 1999 prescrit que : "*Le permis contient, le cas échéant, des conditions particulières d'exploitation*" ; que la disposition des conditions générales qui exclut le bruit des véhicules ne signifie pas que ce bruit n'est pas à prendre en considération dans les permis, mais seulement que l'on ne peut pas leur appliquer, à tout le moins de manière automatique, les normes susmentionnées ; qu'il y a toutefois lieu, en cas de nuisances sonores avérées de véhicules (en l'espèce, les avions), d'imposer des conditions visant à les encadrer ;

Considérant que cela ressort directement de l'Art. 2 du Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement qui dispose : "*Dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution et de garantie des standards en matière de bien-être animal, le présent décret vise à assurer la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation, et à assurer le bien-être des animaux lorsqu'ils font l'objet des installations et activités de l'établissement visé. Le présent décret vise notamment à contribuer à la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets.*" (nous soulignons) ;

Considérant que la gêne générée par les survols d'Hockai (et de ses environs) est factuellement dépendante du nombre de survols, de leurs altitudes, et de l'attitude de l'avion lors de ce survol (montée, palier, descente) ; qu'il peut donc, en théorie, être possible d'agir sur ces facteurs pour réduire les nuisances ; que, cependant, la portée du Permis d'environnement ne permet pas d'imposer des conditions et règles qui relèvent des compétences de l'Autorité aéronautique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports – Direction Générale du Transport Aérien ;

Considérant que des réclamations exprimées lors de l'enquête publique reprochent aux mesures de bruit telle qu'effectuées de ne pas refléter la situation normale du fonctionnement habituel de l'aérodrome ; que la remarque est pertinente ; que,

cependant, le but de ces mesures n'était pas de refléter la globalité des activités de l'aérodrome mais de caractériser le bruit propre de l'avion OO-SPA équipé de sa nouvelle hélice ; qu'il n'est donc pas anormal, en ce sens, d'avoir réalisé les mesures de cette manière ;

Considérant, cependant, que comme expliqué plus haut, les conclusions et enseignements du rapport des mesures de bruit, en l'absence de certains paramètres liés au passages de l'avion lors des relevés, ne permettent pas de juger de manière suffisamment certaine du niveau de la nuisance " *habituelle* " pour les habitants d'Hockai ;

Considérant que seule une campagne de mesure de bruit en continu, pendant une période déterminée de fonctionnement " *normal* " de l'aérodrome, en haute saison (entre début mai et fin août), avec toutes ses activités " *résidentes* " (parachutisme, écolage avions, écolage ULM) actives, serait à même de donner une image plus probante de la réalité (c'est cette méthode qui a été utilisée lors de l'instruction des recours à l'encontre du permis de l'aérodrome de Namur – Temploux) ;

Considérant donc que, dans l'état actuel du dossier, des conditions " *équilibrées* " permettant la poursuite de l'activité de parachutisme, tout en assurant un certain niveau de protection de la population, doivent être imposées dans le permis, dans ses limites toutefois ;

Considérant que le permis contesté contient des conditions allant en ce sens ; que certaines sont, par ailleurs, contestées par la SOWAER ou par Skydiving Promotion ;

Considérant que ces conditions sont les suivantes :

Art.2. *L'aérodrome de Spa La Sauvenière n'est accessible qu'aux ULM, hélicoptères et avions de maximum de 5,7 tonnes.*

Art. 3. *Les ULM sont équipés d'un réducteur de vitesse pour l'entraînement de l'hélice et d'un silencieux à l'échappement du moteur.*

Art. 4. *Le règlement de l'aérodrome prévoit l'interdiction de survol des zones d'agglomérations de Spa, Baronheid, Francorchamps, et Neuville, aux ULM, hélicoptères et avions.*

Art.6. *L'aérodrome est actif durant 260 jours par an.*

Art.7. *Les vols sont réalisés de 9h00 jusque 30 minutes après le coucher du soleil, et au plus tard à 17h00 entre le 01/11 et le 31/01 et à 20h00 entre le 01/02 et le 31/10.*

Art.8. *Le nombre de mouvements liés à l'activité de parachutisme est limité à 3.500 par an. Pendant les mois de juillet et août, tout largage de parachutistes est interdit les samedis, dimanches et jours fériés dans la tranche horaire de 12h00 à 14h00.*

Considérant que ces conditions doivent être modifiés et/ou complétées ;

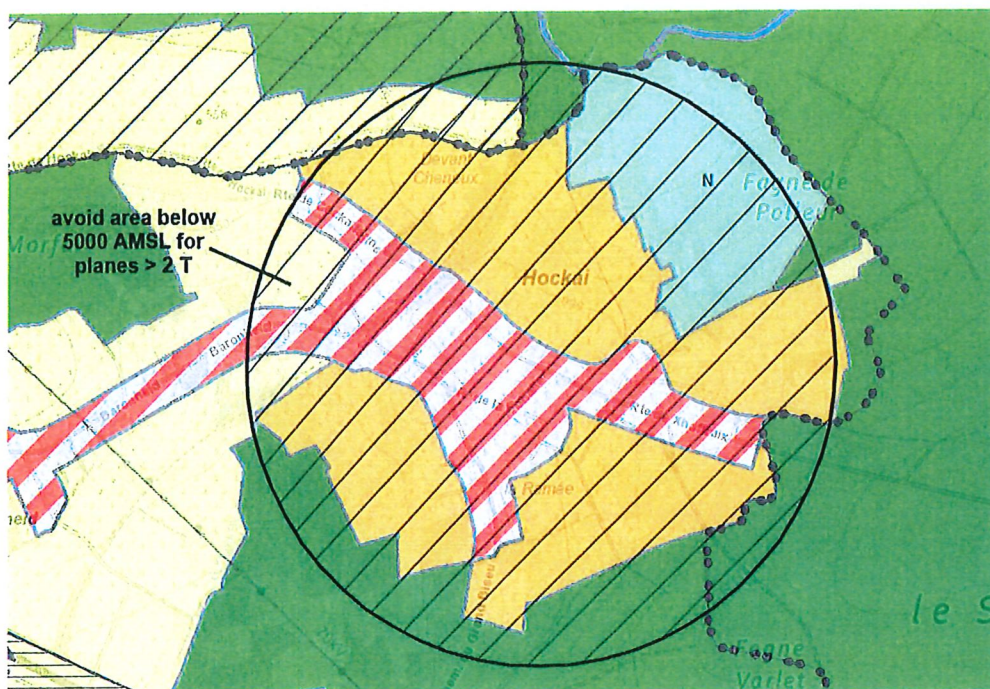
Considérant que la formulation de l' " *Art. 4* " ci-dessus n'est pas légale dans le cadre d'un permis d'environnement ; qu'en effet, tel que rédigé, il contraint l'exploitant d'insérer dans son manuel d'aérodrome des prescriptions relevant de la compétence de la DGTA ; qu'il doit donc être modifié comme suit :

" *Le Manuel d'aérodrome recommande aux utilisateurs d'éviter le survol des zones*

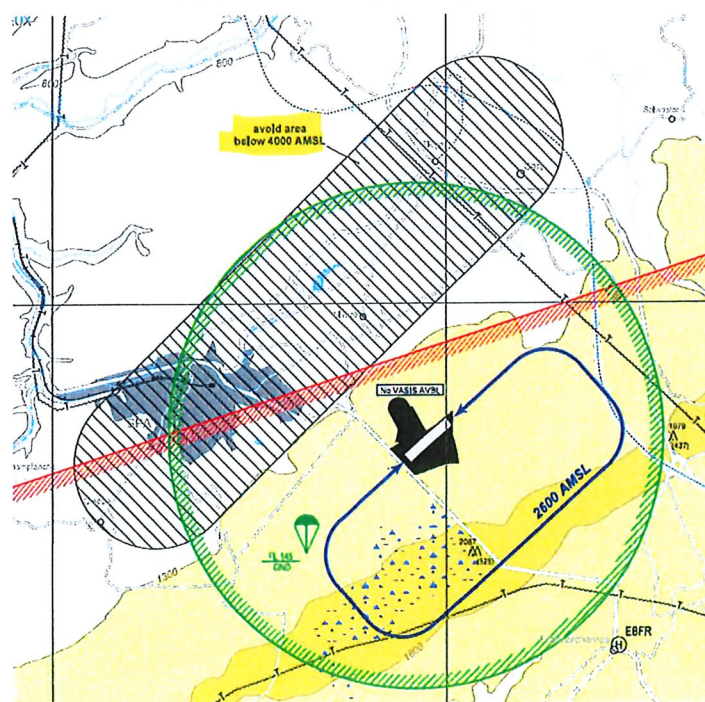
d'agglomérations de Spa, Baronheid, Francorchamps, et Neuville. " ;

Considérant, également, que similairement à ce qui est existant pour la zone de Spa-Nivezé, la mesure suivante doit être insérée en suite de l'article 4 :

" Les avions de plus de 2 tonnes évitent strictement et en tout temps le survol de la zone hachurée ci-dessous à moins de 5 000 pieds AMSL. Cette mesure est, sous réserve de sa validation par la DGTA et Skeyes, publiée dans l'AIP, le carte VAC et insérée dans le Manuel d'aérodrome, " ;



Considérant que cette disposition s'inspire de celle déjà en vigueur, $\pm$ parallèlement à la piste, qui s'étend du Sud de Spa au Nord de Tiège/Sart :



Considérant que l'altitude plancher de la zone de survol d'Hockai (5000 pieds au-dessus du niveau de la mer) a été déterminée de la manière suivante :

- l'altitude de la localité est de $\pm$ 550 m (1804 pieds) ;
- une distance entre le sol et la source de bruit de 1000 m (3281 pieds) permet une atténuation du bruit, pour une source ponctuelle, de l'ordre de 60 dB(A) ;
- 3281 pieds + 1804 pieds = 5085 pieds, arrondis à 5000 pieds ;

Considérant qu'en ce qui concerne la dimension de la zone, elle est telle que la zone de loisir (en orange au plan de secteur) soit également protégée dans la mesure où il s'agit d'une zone spécifiquement destinée à accueillir des touristes et comprennent des hébergements à cette fin (CoDT: " *Art. DII27. De la zone de loisirs.*

La zone de loisirs est destinée aux équipements récréatifs ou touristiques, en ce compris l'hébergement de loisirs.) " ;

Considérant que la mesure vise les avions de plus de 2T, c'est-à-dire principalement en matière de nuisances sonores, les avions largueurs de parachutistes, mais également les autres avions " *lourds* " potentiellement plus impactants ;

Considérant que cette recommandation ne constitue donc pas une interdiction légale ; qu'il revient toutefois au Commandant de l'aérodrome de la faire respecter et, le cas échéant, de sanctionner le(s) pilote(s) ne la respectant pas ;

Considérant qu'il est utile de préciser que cette mesure ne rendra pas le passage des avions inaudible dans la mesure où, de par composition fréquentielle de leur bruit particulier, ils pourront toujours être perçus, même si le bruit à l'immission est inférieur au niveau du bruit de fond ambiant ; que, toutefois, il sera réduit à un niveau acceptable pour la population ;

Considérant que " *l'Art. 6.* " de la condition est à supprimer ; qu'en effet, le nombre de 260 jours imposé en condition du permis est issu des 100 jours d'inactivité en moyenne annuelle constatée pendant lesquels les conditions de vol à vue ne sont pas rencontrées ; qu'il s'agit donc d'une constatation *a posteriori* permettant tout au plus de se faire une idée du nombre de jours de fonctionnement annuels moyens de l'aérodrome ; qu'il n'est toutefois pas judicieux, sur cette base, d'imposer un nombre fixe de jours de fonctionnement dans la mesure où ces jours ne sauraient être planifiés à l'avance puisqu'ils dépendent des conditions météorologiques; qu'il n'est, de plus, pas souhaitable que l'aérodrome, dans le cas d'une telle imposition, soit fermé des jours où les conditions VFR sont effectives, ce qui pourrait entraîner que des aéronefs qui s'y présenteraient, éventuellement en besoin de carburant par exemple, ou soumis à toute autre difficulté, y trouvent " *porte close* " ;

Considérant que la suppression de cette condition ne modifie de toute façon en rien la réalité d'un fonctionnement effectif annuel moyen de l'aérodrome de $\pm$ 260 jours ;

Considérant que l' " *Art. 8.* " des conditions doit faire l'objet de modifications et d'une reformulation ; qu'il est actuellement formulé comme suit :

" Art.8. Le nombre de mouvements liés à l'activité de parachutisme est limité à 3.500 par an. Pendant les mois de juillet et août, tout largage de parachutistes est interdit

les samedis, dimanches et jours fériés dans la tranche horaire de 12h00 à 14h00. "
;

Considérant qu'il est attaqué par la SOWAER et par SkyDrive Promotion en leurs recours
 ;

Considérant, en effet, que la limitation à 3 500 mouvements annuels pour l'activité de parachutisme est due à une erreur, intervenue à un moment donné dans l'historique compliqué des permis de l'aérodrome de Spa, en ce qu'il y a eu une confusion (ou une non-différenciation involontaire) entre les termes " vols " et " mouvements " ; que dans toutes les législations aéronautiques en vigueur, il est défini qu'un mouvement est un atterrissage ou un décollage et que, en toute logique, un vol correspond à 2 mouvements ;

Considérant que l'on peut relever cette confusion, par exemple, dans la synthèse des réclamations lors de l'enquête publique sur le territoire de Stavelot en 2019 " *Pour ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre, il faut limiter le nombre de mouvements à 11.250 par an en y incluant les 3.000 vols " parachutistes " "* ; que les 3 000 vols mentionnés correspondent, en réalité, à 6 000 mouvements, terme utilisé juste avant pour caractériser l'activité totale ;

Considérant qu'il est écrit dans le préambule de la décision contestée, " *Considérant qu'il serait, dans ce but, judicieux, d'une part, de limiter le nombre de mouvements annuels liés à l'activité de parachutisme au nombre actuel de $\pm$ 3.500 (...)* " ; qu'en réalité, selon les informations fournies à ce sujet par Skydiving Promotion en son recours, le nombre actuel de mouvements est de maximum 6 000 (donc 3 000 vols) ; que les chiffres de ces dernières années sont les suivants :

Année	Mouvements	Remarque
2018	4704	
2019	4400	
2020	3058	Année Covid
2021	4050	
2022	5970	
2023	5178	

Considérant qu'il a donc lieu, pour maintenir le niveau de l'activité tel qu'actuellement (2022), de remplacer les " 3.500 mouvements par an " par " 6 000 mouvements par an " ; que cela ne présente pour la population aucune différence d'activité ;

Considérant que c'est un nombre indispensable à la survie financière de l'activité et, indirectement, à l'exploitation globale de l'aérodrome vu l'importance de l'activité de la société Skydive Spa (dénomination commerciale de la société Skydiving Promotion) qui est l'activité phare de l'aérodrome de Spa ; que le but ici n'est pas de voir disparaître, ni l'activité de parachutisme, ni l'aérodrome, mais d'en circonscrire et limiter les nuisances ; que, par ailleurs, on peut constater des chiffres ci-dessus que l'activité de parachutisme génère, en réalité, un nombre de mouvements souvent sensiblement inférieurs (année Covid non prise en considération) à 6 000 mouvements annuels ;

Considérant, ensuite, que la mention " *tout largage de parachutistes est interdit ...* " peut prêter à confusion dans la mesure où cela n'interdit, en fait, pas aux avions

largueurs d'évoluer dans les environs de l'aérodrome, de la même manière que lors des vols destinés à larguer des parachutistes, mais sans effectivement procéder au largage ;

Considérant qu'il y a donc lieu de reformuler cette partie comme suit : "*tout vol destiné au largage de parachutiste(s), ou tout vol de profil similaire, quel qu'en soit la finalité, est interdit ...*" ;

Considérant, enfin, qu'au vu de la dépendance de l'activité aux conditions météorologiques et de son caractère saisonnier, induisant des périodes plus favorables à sa tenue, si la restriction de ces vols paraît justifiée les dimanches et jours fériés des mois de juillet et août, la restriction le samedi, qui est plus une journée destinée dans la moyenne de la population à diverses activités (faire des courses, tondre les pelouses, bricoler, ...), n'offre probablement pas à la population un bénéfice important par rapport au préjudice subi par Skydiving Promotion et par les parachutistes ;

Considérant, de plus, que la condition relative au non-survol d'Hockai en-dessous de 5 000 ft AMSL est de nature à atténuer les nuisances sonores globales ;

Considérant, dès lors, qu'il est proposé de supprimer l'interdiction visant les largages de parachutistes les samedis "*midi*" des mois de juillet et août ;

Considérant que la nouvelle condition serait donc finalement la suivante :

" Art.8. Le nombre de mouvements liés à l'activité de parachutisme est limité à 6 000 par an. Pendant les mois de juillet et août, tout vol destiné au largage de parachutiste(s), ou tout vol de profil similaire, quel qu'en soit la finalité, est interdit les dimanches et jours fériés dans la tranche horaire de 12h00 à 14h00. " ;

Considérant que des réclamations exprimées à l'enquête publique portent également sur les activités aéronautiques en général (pas uniquement le largage de parachutistes) ;

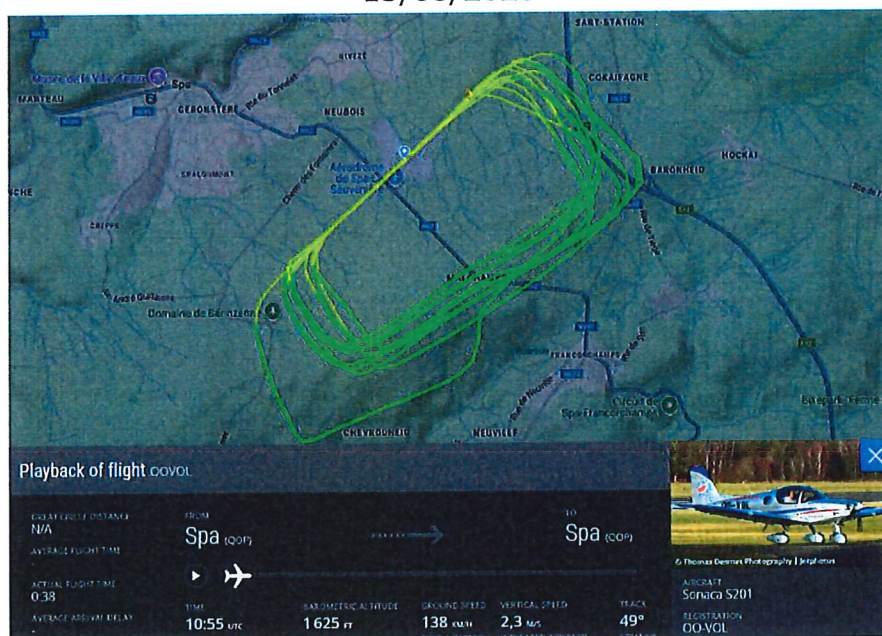
Considérant, cependant, que normalement, l'activité d'écologie "*avions*", autre activité importante inhérente à l'aérodrome, principalement basée sur la pratique des "*tours de piste*" ou "*touch and go*" ne devrait pas impacter la population, sauf quelques habitations isolées, au regard du tracé du circuit tel que publié sur la carte VAC (Visual Approach Chart) en annexe de l'AIP ; que ledit circuit est le suivant :



Considérant que l'on peut effectivement constater que le circuit ne survole aucune zone habitée au sens du plan de secteur (zone d'habitat, zone d'habitat à caractère rural) ;

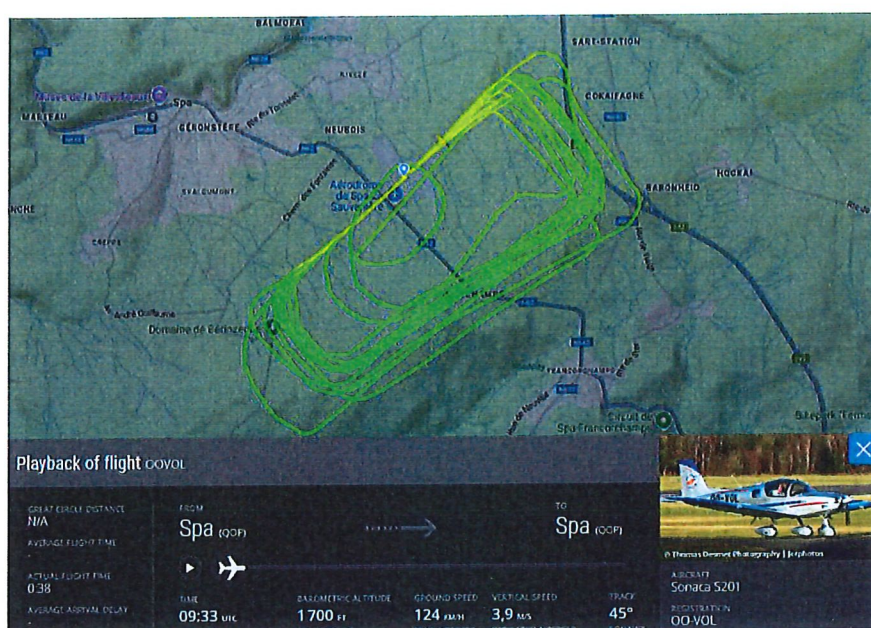
Considérant, cependant, que dans la pratique, il faut constater que ce circuit théorique est parfois " élargi ", comme le montre les traces suivantes relatives à une série de tours de piste effectués par l'avion OO-VOL :

15/08/2025



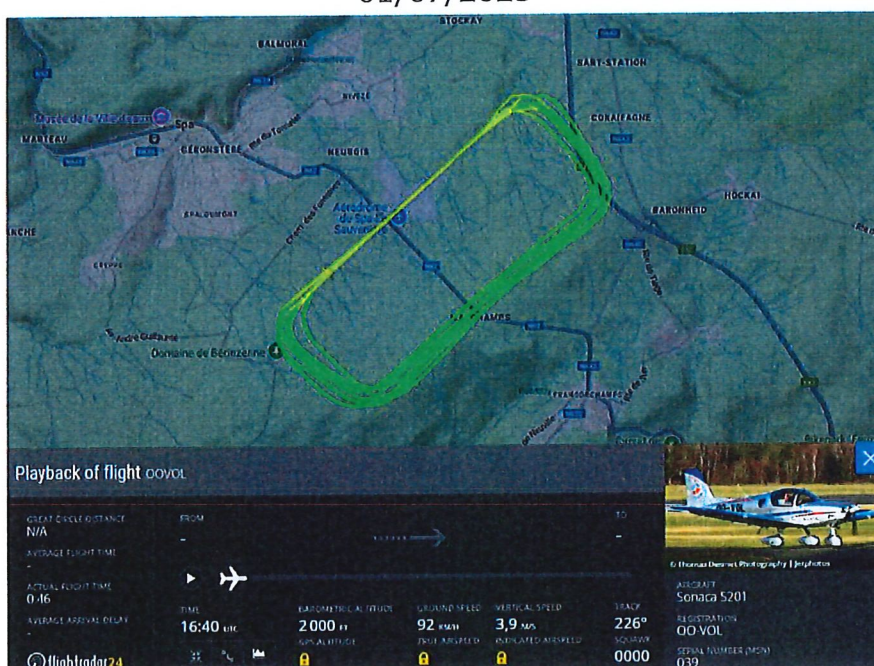
Source : FlightRadar24®

19/08/2025



Considérant qu'il est bien visible que le circuit théorique est quelque peu "élargi" et en arrive à survoler des zones habitées ; que ce n'est cependant pas toujours le cas comme en atteste cette autre trace pour laquelle le circuit est quasi parfaitement respecté :

01/07/2025



Considérant, toutefois, que les non-respects du circuit ne relèvent pas de la portée du Permis d'environnement mais bien de législations fédérales ; qu'il s'agit donc, ici, d'un simple constat permettant d'expliquer certaines plaintes ; que le fonctionnaire technique sur recours attire cependant l'attention de la SOWAER, du Commandant de l'aérodrome (responsable de ce qui s'y passe) et des pilotes instructeurs sur la nécessité du respect des trajectoires afin de minimiser les nuisances au niveau de la population (et, partant, de diminuer les risques de plaintes et d'oppositions) ;

Considérant, en matière de plaintes, qu'il est utile de relever que, finalement, seuls 13 courriers d'opposition (certains 2 fois, mais les mêmes, donc non comptabilisés, suite à la nouvelle enquête publique sur recours lancée alors que la première avait déjà permis l'introduction de réclamations) ont été reçus par les communes (5 à Spa, 4 à Jalhay, 4 à Stavelot) ; que les enquêtes publiques organisées en 2019 avaient totalisé, sur ces mêmes communes, 11 réclamations ; qu'il faut donc constater que, par rapport à la population potentiellement concernée, ce nombre est très faible ;

Considérant, également, qu'il est intéressant de constater que 9 courriers de soutien ont été reçus par les communes (4 à Spa, 4 à Jalhay, 1 à Stavelot) ; que parmi ces courriers, on peut lire que le passage des avions, s'ils sont effectivement entendus, ne provoque pas de nuisance importante, même en ce qui concerne le(s) avion(s) de larguage des parachutistes ;

Considérant, par ailleurs, qu'il faut aussi rappeler que l'aérodrome de Spa a vu ses premières activités en 1909, que de grands meetings aériens y ont été organisés dès 1932 et que, en 1947, la ville de SPA, propriétaire du terrain, a conclu un bail emphytéotique avec la Régie des voies aériennes (RVA) ;

Considérant donc que l'activité aéronautique à Spa peut être qualifiée d'historique ; que, dès lors, tous les habitants de la région et des zones potentiellement plus spécifiquement impactées par les activités aéronautiques s'y sont établis en toute connaissance de cause ;

Considérant, par ailleurs, que certains réclameurs résident dans des zones très bruyantes en permanence le long de l'autoroute E42 ou dans le centre de Spa ;

Considérant qu'en ce qui concerne le nombre de mouvements annuels autorisé dans le permis contesté – 25 000 – il est estimé trop important par certains opposants qui réclament (enquête publique de 2019) un plafonnement à 11 250 mouvements annuels sur la base des chiffres de l'année 2017 (11 253 mouvements) ;

Considérant que se baser sur ce chiffre de 2017 n'a pas de pertinence particulière ; qu'en effet, le nombre de mouvements annuels depuis 2006 est le suivant :

Année	mouvements
2006	25352
2007	24736
2008	23347
2009	20135
2010	17940
2011	21843
2012	18575
2013	12062
2014	12266
2015	12689
2016	12689
2017	11253
2018	14188
2019	12888

2020	11148
2021	14095
2022	16867
2023	14752
2024	14584

Considérant que l'on peut constater que de 2006 (et probablement avant) à 2011, le nombre de mouvements annuels variait, globalement, entre 20 000 et 25 000 mouvements/an ; que les nuisances en découlant devaient donc être plus importantes qu'actuellement ;

Considérant que la diminution qui se marque dans les années suivantes est liée au départ d'une société de service aérien par hélicoptères (engins particulièrement bruyants), basée, à l'époque, sur l'aérodrome de Spa, vers l'aéroport de Liège/Bierset ; que depuis 2013 (à l'exception de 2022), le nombre de mouvements annuels semble stable, aux alentours de 15 000 mouvements/an ;

Considérant qu'il est utile de rappeler, à ce stade, qu'un mouvement est, soit un décollage, soit un atterrissage et que ces phases sont bien identifiées et comptabilisées dans le cadre des " *Touch & go* " pratiqués dans le cadre de la formation des pilotes ; qu'une telle comptabilisation exhaustive entraîne vite la totalisation d'un grand nombre de mouvements ;

Considérant, pour rappel, que l'aérodrome de Spa est une structure aéroportuaire relevant de la Région wallonne qui ne peut être ouverte que lorsque le Commandant ou son délégué est présent ; que ces personnes sont des agents assermentés du SPW dont la mission est, entre-autres, d'encoder en temps réel tous les mouvements d'aéronefs se posant ou décollant de l'aérodrome ; que les chiffres sont donc fiables ;

Considérant que le nombre de 25.000 mouvements maximum ne paraît pas excessif nonobstant le constat d'un nombre de 15.000 mouvements par an actuellement ;

Considérant, en effet, que, depuis plusieurs années, le Gouvernement wallon a affiché clairement le souhait de voir la gestion de l'Aérodrome de Spa (actuellement géré par la SOWAER, structure publique) reprise par un ou plusieurs opérateurs privés ou publics ; que cela ne peut se faire que s'il dispose d'un permis " *définitif* ", (ne pouvant plus faire l'objet d'aucun recours) permettant, le cas échéant, d'avoir un peu de latitude, même ponctuelle (l'une ou l'autre année, mais pas systématiquement) en matière de nombre de mouvements autorisé ; qu'en effet, il paraît illusoire de vouloir céder à une nouvelle structure privée ou publique, obligée d'assurer une gestion financière viable, un établissement dont le permis est trop limitatif, tant en capacité qu'en durée ;

Considérant qu'en outre, pour des raisons de sécurité liées, notamment, à la différence de vitesse que peuvent atteindre les différents types d'avions, Skeyes (l'opérateur chargé du contrôle aérien en Belgique) souhaiterait que soit drastiquement réduite à la présence de la petite aviation sur les aéroports de Liège et de Charleroi ;

Considérant que l'aérodrome de Spa, seul aérodrome de la Province de Liège doté d'une piste asphaltée, pourrait s'avérer être l'alternative la plus crédible pour accueillir

certaines avions qui pourraient être amenés à quitter l'aéroport de Liège et plus particulièrement les écoles de pilotage ;

Considérant enfin que les 25.000 mouvements par an constituent déjà le plafond actuellement inscrits dans les autorisations successives obtenues par l'exploitant pour l'aérodrome et est défini en regard de l'impact de l'activité sur les sites Natura 2000 l'encerclant ;

Considérant que, malgré la baisse de l'activité liée aux sauts en parachute (due aux restrictions imposées dans le permis attaqué), le nombre de mouvements enregistrés au 30 juin 2025 est sensiblement plus élevé qu'un an plus tôt sous l'impulsion notamment des vols d'écolage et, dans ces circonstances, il est pratiquement acquis que le seuil des 15.000 mouvements sera dépassé en 2025 ;

Considérant qu'une limitation plus importante que 25.000 mouvements pourraient entraver les activités des écoles de pilotage vu l'activité des « Touch&Go » dans le cadre de la formation des élèves pilotes ; qu'or, en ce qui concerne les nuisances sonores, les petits avions ne sont pas critiqués ; que la limitation du nombre de mouvements pour l'activité de parachutisme permet déjà de réduire les nuisances dénoncées par certains riverains ;

Considérant qu'en outre, l'étude d'incidences sur l'environnement a été réalisée sur la base d'une hypothèse de 25.000 mouvements ; que l'ambition de l'exploitant est de développer à terme des projets de développement de l'aviation électrique et une zone de loisirs ; qu'une limitation du nombre de mouvements plus importante que les 25.000 mouvements repris dans le permis attaqué risque d'entraver l'arrivée d'avions électriques que tous les opposants, dont Spadel, appellent de leurs vœux ;

Eaux souterraines – SPA Monopole

Considérant que le permis contesté fait également l'objet d'un recours, abondamment motivé, émanant de SPA Monopole S.A. (SPA Monopole ci-après) ; que le permis précédent, retiré et remplacé par celui ici-attaqué avait déjà fait l'objet d'un recours aux motivations relativement similaire ; que SPA Monopole était également requérant devant le Conseil d'État à l'encontre du permis, retiré, de 2019 ;

Considérant que SPA Monopole souhaite globalement, que, soit le permis sollicité par la SOWAER pour l'aérodrome de Spa soit refusé, soit, en cas de délivrance, que les modalités de fonctionnement dudit aérodrome soient telles que plus aucun survol de l'impluvium (bassin d'alimentation et de captation des eaux) des eaux minérales de Spa ne soit autorisé ;

Considérant que SPA Monopole motive son intérêt au recours comme suit :

" SPA Monopole est concessionnaire de l'exploitation des eaux minérales naturelles et thermales situées à proximité de l'aérodrome. Notamment, la décision contestée autorise le survol de l'impluvium (bassin d'alimentation et de captation) des eaux minérales naturelles de Spa.

En ce que la décision contestée autorise l'exploitation de l'aérodrome, et en particulier, le survol de cette zone, elle est susceptible de porter atteinte aux activités

exercées par SPA Monopole en lien avec l'exploitation des eaux minérales naturelles et thermales.

Comme il le sera indiqué ci-dessous, un crash d'avion¹, par exemple, aurait des conséquences désastreuses sur les activités de SPA Monopole. " ;

Considérant que SPA Monopole justifie ensuite comme suit le principe de son opposition au permis de l'aérodrome :

" Les activités de SPA Monopole sont soumises à des réglementations très strictes dont toute violation peut entraîner la perte de reconnaissance comme eaux minérales naturelles (ci-après, aussi " EMN ") mais aussi du label eaux thermales².

C'est ainsi que la Directive 2009/54 relative à l'exploitation et à la mise dans le commerce des eaux minérales naturelles indique que :

- *Seules peuvent être reconnues comme eaux minérales naturelles, les eaux qui répondent aux critères de l'annexe I, partie I (art. 1.1) :*

" On entend par " eau minérale naturelle " une eau microbiologiquement saine, au sens de l'article 5, ayant pour origine une nappe ou un gisement souterrain et provenant d'une source exploitée par une ou plusieurs émergences naturelles ou forées. L'eau minérale naturelle se distingue nettement de l'eau de boisson ordinaire : a) par sa nature, caractérisée par sa teneur en minéraux, oligo-éléments ou autres constituants et, le cas échéant, par certains effets ; b) par sa pureté originelle, l'une et l'autre caractéristiques ayant été conservées intactes en raison de l'origine souterraine de cette eau qui a été tenue à l'abri de tout risque de pollution. "

L'annexe II relatives aux conditions d'exploitation des EMN prévoit en son art. 2, a) que :

" les installations destinées à l'exploitation doivent être réalisées de façon à éviter toute possibilité de contamination et à conserver les propriétés, répondant à sa qualification, que l'eau présente à l'émergence. À cet effet, notamment : a) la source ou le point d'émergence doivent être protégés contre les risques de pollution ; [...] "

Cette exigence d'absence de toute pollution est également reprise dans l'Arrêté royal du 8 février 1999 concernant les eaux minérales naturelles et les eaux de source.

L'EIE admet que " l'aérodrome est situé dans un environnement sensible " notamment en ce qui concerne la zone de protection des eaux de captage (zone de prévention éloignée IIb) et les sites Natura 2000. "

Dans ce contexte, il convient de supprimer tout risque, de quelque nature que ce soit, que les eaux minérales exploitées par SPA Monopole ne répondent plus aux

¹ A cet égard, il est rappelé que deux accidents ont eu lieu depuis les recours introduits par SPA Monopole devant le Conseil d'État. Le 28 janvier 2024, un avion de tourisme de type PIPER PA28 en provenance d'Allemagne s'est écrasé sur une voiture en stationnement sur la N62 à proximité de l'aéroport, ce qui a déclenché un incendie et a tragiquement causé la mort des deux passagers. Le 20 juin 2024, pas plus de six mois plus tard, un avion du club de parachutisme de Spa a piqué du nez et s'est écrasé en bout de piste.

² Selon l'article R.90, 10° du Code de l'Eau, 10°, on entend par "eau thermale" : « eau conforme à la Directive du Conseil des Communautés européennes du 15 juillet 1980 (80/777/CEE) relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant l'exploitation et la mise dans le commerce des eaux minérales naturelles, et reconnue comme telle par le Ministre de la Santé publique, en vertu de l'arrêté royal du 8 février 1999 concernant les eaux minérales naturelles et les eaux de source »;

conditions évoquées ci-dessus, sans quoi la pérennité de ses activités serait directement et irrémédiablement menacée.

C'est à la lumière de ce contexte général qu'il y a lieu d'apprécier l'absence de bien-fondé ou, à tout le moins, la nécessité de revoir le permis tel que délivré à nouveau par les fonctionnaires technique et délégué à la SOWAER. " ;

Considérant qu'il ressort de ces motivations que SPA Monopole entend supprimer TOUS RISQUES (" *il convient de supprimer tout risque, de quelque nature que ce soit* " – nous soulignons) de pollution susceptibles, d'une manière ou d'une autre, d'altérer la qualité des eaux qu'elle exploite et ce, semble-t-il, au détriment de toute autre activité qui voudrait se tenir dans un périmètre correspondant, dans les grandes lignes, à la zone de protection éloignée " *Zone de Spa et environs* " (arrêtée le 13/12/2001) et, à tout le moins, au sud-ouest de la N62 qui borde l'aérodrome ;

Considérant, au vu des exigences qui précèdent, qu'il y a, dès lors, lieu de se demander comment considérer le trafic routier qui transite journallement sur la N62 entre Spa et Francorchamps, à concurrence de $\pm$ 3.300 véhicules par jour, dont des camions tractant des remorques-citernes chargées de milliers de litres de carburants divers, de produits chimiques,...le trafic aérien non lié à l'aérodrome de Spa - La Sauvenière, civil et militaire, les pluies acides et autres retombées dues au lessivage de diverses pollutions atmosphériques, tant présentes directement dans l'air que déjà déposées sur le sol,...;

Considérant qu'il faut tout d'abord rappeler, tout comme le fait SPA Monopole en son recours (point 80.) sans toutefois s'appesantir sur cette partie précise, que le Code de l'Environnement dispose en son article premier que " *Art. D.1^{er} L'environnement et, notamment, les espaces, paysages, ressources et milieux naturels, l'air, le sol, l'eau, la diversité et les équilibres biologiques font partie du patrimoine commun des habitants de la Région wallonne et sous-tendent son existence, son avenir et son développement.* " (nous soulignons) ;

Considérant que cette eau, que SPA Monopole entend défendre coûte que coûte, n'est pas sa propriété mais bien un patrimoine commun des habitants de la Région wallonne; qu'il faut donc bien constater que la motivation réelle de SPA Monopole relative à la défense de la qualité de ces eaux n'est pas dictée par une démarche altruiste tendant à la pure protection de l'environnement (elle ne dispose d'ailleurs pas de la qualité d'association de défense de l'environnement de sorte que si son recours portait réellement et uniquement sur la protection des eaux souterraines de la région, il devrait être déclaré irrecevable à défaut d'intérêt, cet intérêt se confondant avec l'intérêt commun) mais bien par une défense de ses intérêts commerciaux tirés de l'exploitation desdites eaux; que toutes les démarches entreprises par SPA Monopole quant à la qualité des eaux, le classement des sites y liés, le classement de la nature environnante,..., ont pour but de protéger et de renforcer, non seulement la qualité intrinsèque des eaux de Spa, mais aussi son image, sa réputation (cf. le point " *5.10. Risque réputationnel pour Spa Monopole* " du recours), dans un but uniquement commercial ;

Considérant qu'il ne s'agit pas, par ce qui précède, de stigmatiser SPA Monopole en ce que le fondement de ce positionnement serait anormal, illégitime ou déplacé, mais bien de resituer le contexte de l'instruction de la demande du permis de la SOWAER qui se doit d'être examinée avec les mêmes exigences et les mêmes critères que toute autre

demande de permis pour un établissement quelconque au regard de ses " voisins " constitués tant d'entreprises commerciales que de simples habitants ; que SPA Monopole semble vouloir défendre sa position comme étant un " *cas particulier requérant plus d'attention et de fermeté que les autres* ", alors qu'elle n'est, en réalité, pas différente de celle de tous les tiers pouvant être impactés par des activités relevant de la police des établissements classés ;

Considérant qu'il faut garder à l'esprit que, ni les eaux souterraines exploitées, ni la Fagne au sud-ouest de la N62, ne sont la propriété de SPA Monopole ; qu'à ce titre, elle ne peut exiger de manière péremptoire de restrictions démesurées privant tous les autres acteurs de la région de leur droit fondamental d'entreprendre ou d'exercer une quelconque activité autorisée ou autorisable ;

Considérant, toujours pour resituer le contexte qui sous-tend habituellement toute instruction d'une demande de permis, qu'il y a lieu de rappeler que la délivrance d'un permis d'environnement/unique, entraînant de droit pour l'établissement concerné l'obligation de respecter toutes les conditions légales y applicables ainsi que les conditions particulières, n'a pas pour but de garantir un " *niveau zéro* " de nuisances aux riverains dudit établissement ; que l'analyse de la demande de permis, quant aux impacts de sa mise en œuvre, réalisée par les fonctionnaires du SPW lors de l'instruction de ladite demande ou d'un recours, a pour but de faire la balance entre les inconvénients qui demeurent inévitables et l'intérêt économique ou public du projet ;

Considérant que le Conseil d'État, en son arrêt n° 247.617 du 25 mai 2020, confirme bien cette " *philosophie* " comme suit : " *De manière générale, la police des installations et activités classées est fondée sur la recherche d'un compromis entre des intérêts a priori opposés, soit ceux de l'entrepreneur et des riverains. Elle n'a pas pour objet d'interdire l'exploitation de tout établissement dès lors qu'il serait susceptible d'occasionner des nuisances aux voisins. La démarche attendue de l'autorité n'est pas d'exclure absolument tous les risques, mais de les ramener à des niveaux acceptables. Sur ce point, l'administration exerce un pouvoir discrétionnaire.* " ;

Considérant qu'il ne s'agit donc pas d'examiner ici si l'exploitation de l'aérodrome de Spa peut se faire en faisant courir aux eaux souterraines un risque strictement **nul** – la réponse est à ce stade déjà connue et est négative – mais bien d'étudier le niveau des risques inhérents à cette exploitation et d'estimer leur niveau d'acceptabilité au regard d'une autre activité commerciale voisine qui est celle de SPA Monopole ;

Considérant qu'afin de défendre sa position dans le cadre de la présente procédure, SPA Monopole développe au chapitre 5.3 de son recours " *Nécessité impérieuse de protéger un patrimoine exceptionnel* " un ensemble de motivations dont certaines quittent totalement la défense de ses propres intérêts en ce qu'elles concernent, par exemple, le fait que la Ville de Spa, avec son patrimoine thermal et naturel, est reconnue comme patrimoine mondial de l'Unesco ; qu'en effet, SPA Monopole n'est pas le conseil de la ville de Spa ou de tout autre établissement commercial et ne peut prétendre ici qu'à la défense de ses seuls intérêts ; que, de plus, les avis successifs remis par les différents Collèges communaux de la Ville de Spa conduisent à constater qu'ils sont toujours favorables à l'exploitation de l'aérodrome ; que ce fait atteste, lui, que si la Ville de Spa accorde de l'importance à Spa Monopole et à son image positive, qui se répercute au niveau de la Ville, elle accorde également de l'importance à la présence de l'aérodrome

sur son territoire, tout en étant bien consciente des risques inhérents à cette activité et pour lesquels elle est un acteur important dans le cadre de leur minimisation ;

Considérant que l'instruction d'un permis d'environnement (ou la partie environnementale d'un Permis unique, ce qui est le cas en l'espèce) se doit de prendre en compte, par l'intermédiaire d'éventuels avis sollicités auprès des instances compétentes de l'Administration wallonne, les divers impacts potentiels de l'établissement eu égard aux ressources environnementales pouvant être impactées par l'activité ; que cela a bien été fait lors de l'instruction de la demande de permis en première instance ; que, principalement en matière de patrimoine naturel, le Département de la Nature et des Forêts et le Département de l'Environnement et de l'Eau – Direction des Eaux souterraines – ont bien été consultés et ont remis des avis favorables conditionnels ;

Considérant qu'une protection accrue de la zone défendue par SPA Monopole ne relève plus de la police des établissements classés, mais de décisions d'autres instances, régionales, nationales ou internationales ; qu'à ce stade, de telles instances n'ont pas pris de décision d'un classement tel qu'il en résulterait qu'une activité aéronautique aux abords ou au-dessus de ladite zone serait d'office interdite ; que, dès lors, l'autorité compétente saisie de la demande de permis de la SOWAER a instruit ladite demande dans le champ de ses prérogatives et ne peut en sortir, même si SPA Monopole le souhaite ; que procéder autrement serait discriminatoire et, partant, juridiquement attaquant ;

Considérant que, depuis la demande de permis de la SOWAER en 2019, le Gouvernement wallon a adopté, en date du 20/05/2020, un arrêté créant la réserve domaniale " *Les Fagnes de Malchamps* " à La Gleize (Stoumont), Sart (Jalhay) et Spa ; que cet arrêté a bien pris en compte la présence et l'activité de l'aérodrome ;

Considérant, en effet, qu'il y est bien précisé que " *l'impact de l'activité de l'aérodrome a été jugé, dans le permis unique n°13.134 délivré le 24/02/2014, non significatif sur les sites Natura 2000 (dont font partie les Fagnes de Malchamps) pour autant que l'activité actuelle n'augmente pas significativement* " ; que ce qui est mentionné ci-dessus à propos du permis de 2014 a été confirmé par le DNF en son avis remis lors de l'instruction en première instance de la demande du permis de la SOWAER ici attaqué et garde donc toute sa pertinence ;

Considérant, par ailleurs, que l'arrêté ministériel du 23/10/1975 établissant le règlement relatif à la surveillance, la police et la circulation dans les réserves naturelles domaniales, en dehors des chemins ouverts à la circulation publique dispose, en son article 5 :

" Outre les interdictions contenues à l'article 11 de la loi sur la conservation de la nature, il est interdit dans les réserves naturelles domaniales :

[...]

l) de survoler le terrain à basse altitude au moyen d'avions de tourisme ou d'hélicoptères de même que de l'utiliser pour des exercices militaires ou comme cible pour le parachutisme, à moins que le Ministre de l'Agriculture n'ait délivré une autorisation expresse à cet effet " ;

Considérant que la notion de " *basse altitude* " n'est pas définie dans ledit arrêté ;

Considérant que le RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) No 923/2012 DE LA COMMISSION du 26/09/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) no 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) no 1265/2007, (CE) no 1794/2006, (CE) no 730/2006, (CE) no 1033/2006 et (UE) no 255/2010 prévoit, dans la section *SERA.5005 Règles de vol à vue*:

" Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation de l'autorité compétente, aucun vol VFR n'est effectué :

- 1) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;*
- 2) ailleurs qu'aux endroits spécifiés au point 1), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef.*
" ;

Considérant que l'on déduit ce qui précède que la notion de basse altitude au-dessus de terrains tels que la Fagne est à considérer en-dessous de 150 m par rapport au sol ;

Considérant qu'en pratique, tout survol de la réserve domaniale est donc proscrit à une altitude inférieure à 150 m d'altitude rapport au sol ainsi que tout atterrissage en hélicoptère ;

Considérant que cela n'affecte en rien le fonctionnement actuel de l'aérodrome dans la mesure où la partie de la réserve domaniale qui est survolée correspond à une section du circuit de piste dont l'altitude est, soit constante à 2600 pieds ce qui, à cet endroit, correspond à une altitude par rapport au sol d'environ 220 mètres, soit inférieure à cette altitude mais prévue dans l'exception *" Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage "* ;

Considérant, dès lors, le la création de la réserve domaniale susmentionnée ne modifie en rien le contexte de la demande de permis de la SOWAER relative à l'aérodrome de Spa ;

Considérant qu'en ce qui concerne la ville de Spa, il est utile de rappeler que cette dernière est partie prenante tant dans l'exploitation des eaux souterraines dont elle *" cède "* (contre redevances et taxes locales) la concession à SPA Monopole que dans l'aérodrome dont elle autorise l'implantation et le fonctionnement sur des terrains (sept parcelles sur les treize occupées par l'aérodrome) lui appartenant; que la Ville, ainsi que la CCATM de SPA, dans leurs avis remis lors des procédures de demande de permis, se prononcent favorablement quant à l'exploitation de l'aérodrome; qu'en 2018, c'est même la ville de Spa qui a délivré le permis d'environnement à la SOWAER afin de faire la *" jonction "* entre le permis de 2014 dont l'échéance avait été ramenée à 2017 en recours par le Ministre Henry et le permis unique sollicité en 2019 ;

Considérant que SPA Monopole cite, comme preuve de prise de conscience par les autorités de l'impérieuse nécessité de minimiser, voire, idéalement supprimer, toute

source de pollution potentielle des eaux souterraines qu'elle exploite, des mesures qui ont déjà été prises telles que le remplacement du sel de déneigement sur les routes en hiver par du sable, l'interdiction de pesticides, d'engrais,..., l'utilisation d'huiles biodégradables dans les engins forestiers, le respect de la biodiversité et préservation des zones humides,... ;

Considérant qu'il faut saluer ces initiatives qui sont sans aucun doute utiles et pertinentes dans le cadre de la réduction des sources de pollution potentielle des eaux souterraines ; qu'il faut toutefois constater que leur mise en œuvre est incommensurablement plus facile que de stopper le fonctionnement d'un aéroport existant ou de le déplacer ;

Considérant qu'il est cependant étonnant de constater que la chasse a été autorisée dans la zone des captages ainsi que, dans le cadre de dérogations (articles 6 et 7 de l'arrêté de 2020), dans la nouvelle réserve domaniale " *Les Fagnes de Malchamps* " ; que, pourtant, il est scientifiquement établi que l'eau peut être contaminée par le plomb alors que SPA Monopole affirme qu' " *il convient de supprimer tout risque, de quelque nature que ce soit* " et insiste sur le fait que " *une eau minérale naturelle perd son statut d'eau minérale naturelle dès lors qu'une pollution y est détectée peu importe la concentration (= concept de pureté originelle)*. Il n'existe aucune norme de pollution acceptable pour l'eau minérale naturelle." ; qu'il est donc interpellant que SPA Monopole, dans une démarche similaire à celle entreprise ici et eu égard à sa volonté d'imposition du " *risque zéro* " ne se soit pas opposée à l'époque à ces dérogations au moment de l'adoption de ce texte ; que, toutefois, il faut souligner que, depuis 2024, le tir avec des cartouches au plomb est interdit dans les zones humides, dont les Fagnes, et dans un rayon de 100 mètres autour de celles-ci ;

Considérant que, bien que l'aéroport, au regard des rubriques du permis d'environnement (Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol), relève de la classe 2 (92.61.08 Aéroports et héliports de tourisme) pour laquelle une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est suffisante, une étude d'incidences sur l'environnement a été imposée au demandeur et jointe à la demande de permis ;

Considérant qu'au sein de cette EIE réalisée par le bureau d'études agréé CSD Ingénieurs⁺, agréé en ce domaine, un important chapitre relatif à l'étude du volet hydrogéologique du dossier a été réalisé par le bureau d'études spécialisé ARTESIA ; que cette étude hydrogéologique a été validée, dans l'EIE par CSD ;

Considérant que cette étude hydrogéologique (Aéroport de Spa – La Sauvenière. Etude hydrogéologique de la zone des captages de SPA MONOPOLE et évaluation des risques liés à l'activité de l'aéroport, ci-après " *l'étude hydrogéologique* ") repose sur une modélisation " *uniquement focalisée sur les risques hydrogéologiques dans la zone exploitée par SPA MONOPOLE et en lien avec l'activité de l'aéroport de Spa-La Sauvenière. Les autres risques et sources de risques ne sont pas abordés dans l'étude.* " (étude hydrogéologique – p.10) ; que la qualité de cette étude a été saluée par différentes instances consultées dans le cadre de l'instruction de la demande de permis ;

Considérant que SPA Monopole a contesté la validité de cette étude dès sa prise de connaissance et a exprimé cette contestation, entre-autre, en son avis remis lors de la procédure d'instruction de la demande de permis en première instance (2019); que cette contestation est dès lors fort logiquement réitérée dans les motivations de son recours actuel et développée en son chapitre 5.4 ;

Considérant que SPA Monopole commence par y énoncer ceci :

" [...] Il est très important de comprendre que ces modèles sont développés avec comme hypothèse de départ qu'au sein d'un ensemble modélisé, le milieu présente une porosité homogène c'est-à-dire que les propriétés du sol qui influencent la propagation des eaux et des polluants sont identiques dans tout l'ensemble.

Ces modèles considèrent le milieu comme une sorte d'éponge à l'intérieur de laquelle l'eau s'écoule de la même manière partout. L'aquifère de Spa est cependant fondamentalement différent de cette représentation car il s'agit d'un aquifère fissuré. L'eau circule dans des fissures micrométriques à centimétriques et leur position est absolument aléatoire et imprévisible. A l'intérieur de ces fissures, l'écoulement est parfois lent (fissure partiellement bouchée par des argiles d'altération) et parfois rapide ou très rapide (fissures libres).

Comme il est impossible de localiser toutes les fissures, leur orientation et la vitesse de l'eau en leur sein, il est impossible de prévoir avec suffisamment de certitude l'écoulement souterrain. Le modèle hydrogéologique, aussi bon soit-il, ne sera jamais suffisamment fiable pour permettre la prévision des écoulements. Et dès lors que cette prévision n'est pas fiable, il est illusoire de vouloir quantifier un risque de pollution de la nappe aquifère ou d'un captage d'eau en particulier sur la base d'une hypothèse de déversement d'hydrocarbure lors d'un crash.

Toutes les données disponibles mettent en évidence la présence d'axes de fracturation en surface qui se propagent en profondeur jusqu'à la nappe aquifère exploitée par SPA Monopole. Il est donc clair qu'un accident aurait beaucoup de chances d'entraîner un écoulement rapide de polluants en direction des captages et par conséquent une pollution irréversible de la nappe d'eaux minérales entraînant l'arrêt des activités de SPA Monopole. " ;

Considérant que, dans le cadre de la réfutation de la validité de ce modèle, SPA Monopole a fait réaliser une analyse critique de l'étude hydrogéologique par le Professeur A. Dassargues de l'université de Liège " *qui est spécialisé dans la construction et la critique de modèles hydrogéologiques (Pièce 4) et qui est un spécialiste reconnu de la ressource des eaux de Spa* " (point 41 du recours de SPA Monopole); que les différents points relevés comme étant inexacts, imprécis ou incomplets par le Prof. Dassargues ont à leur tour fait l'objet d'une réponse du bureau d'études ARTESIA dans un document du 4/07/2019 (donc pendant l'instruction de 2019 de la demande de permis en première instance) intitulé " *Aérodrome de Spa-La Sauvenière Note technique hydrogéologique visant le lecteur à comprendre les commentaires émis par Spa Monopole et le Professeur Dassargues* " ;

Considérant que, comme l'on peut le constater ici, la situation au regard de l'étude de l'hydrogéologie de la zone d'alimentation des captages exploités par SPA MONOPOLE tourne à la querelle d'experts ;

Considérant, également, que SPA Monopole ne partage pas la validité des affirmations suivantes présentes dans le préambule du permis de première instance en réponse aux critiques ci-dessus :

" Considérant que l'auteur de l'étude hydrogéologique a retenu les hypothèses sécuritaires suffisantes pour simuler le transport d'un contaminant à la suite d'un accident d'aéronef ;

(...)

Considérant que l'auteur de l'étude hydrogéologique, même s'il dit bien avoir construit un modèle à l'échelle régionale, ne se contente pas de paramètres hydrodynamiques homogènes revenant à nier l'hétérogénéité du milieu en vue de la simulation des scénarios ; que l'étude précise bien que ces paramètres ont ensuite été modifiés plus localement dans des gammes de valeur jugées acceptables lors du processus de calibrage du modèle " ;

Considérant, en effet, que SPA Monopole estime que :

" L'étude ne présente pas les paramètres de perméabilité intégrés dans le modèle pour modéliser cette hétérogénéité. A tout le moins, une carte des perméabilités appliquées aurait été nécessaire. En conséquence de quoi il est impossible d'avoir un œil critique sur les résultats de ce scénario du modèle. SPA Monopole est obligée de se reposer sur la (bonne) réputation du bureau d'étude pour estimer si oui ou non les conclusions peuvent être acceptées. Cette démarche n'est clairement pas suffisamment scientifique et fiable.

Par ailleurs, la connaissance du milieu qu'en a SPA Monopole conduit à penser que les paramètres de perméabilité appliqués ne sont pas suffisamment représentatifs de la réalité et ne vont pas dans le sens de la sécurité de l'aquifère. " (il sera revenu *infra* à cette mention) ;

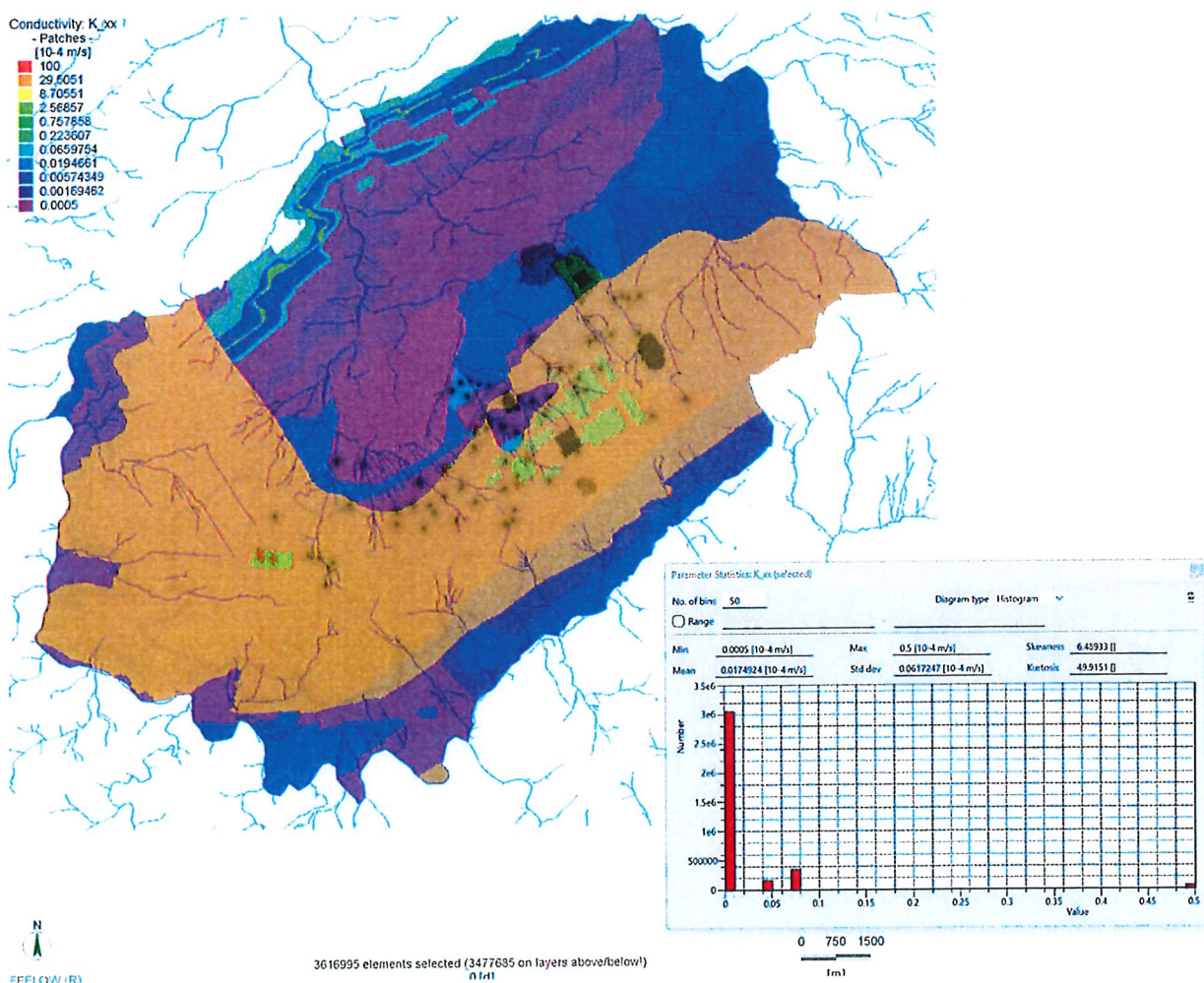
Considérant qu'en égard à cette critique, il est d'abord utile de mettre en évidence les valeurs et hypothèses bien présentes dans l'étude hydrogéologique :

- l'unité hydrogéologique exploitée par SPA Monopole est l'aquiclude à niveaux aquifères du socle cambro-silurien (page 28 de l'étude). Par définition, l'environnement considéré étant aquiclude, il s'agit d'une couche ou massif de roches saturées de très faible conductivité hydraulique (page 25). Cette information ne constitue pas une hypothèse développée par le bureau d'études Artesia mais est issue de la littérature (carte hydrogéologique de la Wallonie) ;
- Il est détaillé, au chapitre 7.2 (Cadre hydrogéologique local) de l'étude, que le milieu étudié présente des caractéristiques variables en termes de conductivité hydraulique, selon les types d'eau et selon les endroits étudiés. Il y est notamment expliqué que les fissures provoquent des zones plus perméables dans les zones de quartzites et de quartzophyllades alors que les fissures dans les schistes et les phyllades sont imperméables. Il y est également précisé que la couverture de tourbe qui surplombe l'aquifère sur la crête topographique est quasiment imperméable ;
- Au chapitre 7.4 (Données hydrodynamiques), des résultats de mesures de conductivité hydraulique réalisées dans le cadre d'autres études sont détaillés (captage concerné et auteur des mesures). Ces essais montrent, pour l'aquiclude à

niveaux aquifères du socle cambro-silurien, aux prises d'eau " *Les Aunais* " (A, E et G) et " *Pleinfays* " (G), des conductivités hydrauliques de l'ordre de 10^{-6} m/s (l'entièreté des valeurs considérées est reprise dans le tableau de synthèse à la page 72 de l'étude). Etant donné que les prises d'eau sont mises en œuvre là où le potentiel de la ressource est le plus accessible (c'est-à-dire là où la conductivité hydraulique est la plus élevée), il peut être supposé que la conductivité hydraulique de la masse d'eau, par ailleurs, est en général inférieure à 10^{-6} m/s. Il est également relevé, en page 72 de l'étude, que sur de faibles distances, il a été constaté par les essais de pompage que la conductivité hydraulique pouvait varier entre 1×10^{-7} m/s et 7×10^{-5} m/s dans la masse d'eau étudiée ;

Considérant que relativement à une carte des conductivités hydrauliques (ou des perméabilités) telle que souhaitée par SPA Monopole, Artesia, sollicité par le fonctionnaire technique sur recours, a fourni en réponse les éléments suivants :

" Dans le modèle hydrogéologique qui a été élaboré, une conductivité hydraulique variable a été assignée à la masse d'eau exploitée par Spa Monopole. Les valeurs de conductivité hydraulique résultent de la documentation existante (présentée dans les premiers chapitres du rapport) mais également du calibrage visant à reproduire les niveaux d'eau mesurés. Voici une carte et un histogramme des valeurs de conductivité hydraulique assignées à la masse d'eau :



Dans la fenêtre de l'histogramme, il apparaît que la valeur moyenne de conductivité est proche de 2×10^6 m/s. Les valeurs minimums et maximums sont de l'ordre de 5×10^{-8} m/s et 5×10^{-5} m/s. Ceci est donc conforme aux résultats repris dans la littérature.

Etant conscient que la masse d'eau étudiée est hétérogène du point de vue de ses caractéristiques hydrogéologiques, Artesia a finalement décidé de présenter différents scénarios d'accidents. En effet, considérer uniquement le cas de l'accident le plus probable au droit des zones les moins perméables aurait été insuffisamment sécuritaire. Les hypothèses des différents scénarios sont présentées aux pages 140 et 141. Il est important de rappeler qu'outre la question de la conductivité hydraulique, de nombreux autres paramètres régissent les écoulements d'eau souterraine et le transport de contaminant. Dans ce cadre, de nombreuses hypothèses sécuritaires ont été appliquées pour les simulations prédictives (ceci est précisé point par point aux pages 139 à 141).

Du point de vue spécifique de la conductivité hydraulique, nous apportons quelques précisions complémentaires :

Scénario n°1 ("encaissant hydrogéologique très peu perméable") : Conductivité hydraulique au droit de l'incident de **5.5×10^{-8} m/s** (valeur de conductivité hydraulique obtenue au centre de la zone de prévention, résultat du calibrage du modèle) ;

Scénario n°2 - Variantes 1 à 3 ("encaissant hydrogéologique perméable") : Conductivité hydraulique au droit de l'incident de **6×10^{-5} m/s** (valeur maximale supposée pour cette masse d'eau) ;

Scénario n°2 - Variante 4 ("encaissant hydrogéologique très perméable avec écoulement préférentiel") : Conductivité hydraulique de la fissure avec écoulement préférentiel de **1×10^{-2} m/s** dans un milieu encaissant caractérisé par une conductivité hydraulique de 6×10^{-5} m/s (valeur maximale supposée pour cette masse d'eau) ;

Scénario n°3 (accident à l'aérodrome) : Conductivité hydraulique au droit de l'incident de **1×10^{-1} m/s** (valeur de conductivité hydraulique obtenue au droit du site de l'aérodrome, résultat du calibrage du modèle).

Il apparaît donc clairement que les différents scénarios réalisés brossent les différentes configurations attendues de manière aussi réaliste que possible.

Aux pages 165 à 167, nos conclusions sont présentées pour les différents scénarios. En particulier, la partie " Conclusion générale sur la vulnérabilité " est assez explicite quant à la nature des risques estimés. Nous rappelons en particulier que Spa Monopole, lui-même, met en évidence que la qualité des eaux proposées en bouteille résulte de temps de transit particulièrement long (plusieurs années). Ceci témoigne du fait que les personnes compétentes de cette entreprise estiment, qu'au regard des connaissances dont ils disposent, les écoulements sont majoritairement lents et permettent donc la mise en application de la procédure d'urgence qui a, jusqu'à présent, toujours montré son efficacité. " ;

Considérant que le fonctionnaire technique sur recours estime, sur la base des éléments qui précèdent, que les simulations et investigations, même si elles ne pourront jamais simuler la stricte réalité, atteignent des limites qu'il convient d'accepter lors de la mise en balance des différents éléments disponibles dans le dossier pour justifier une prise de décision en bonne connaissance de cause ;

Considérant qu'il y a toutefois lieu de relever, pour en revenir aux fondements de cette étude et au fait que les hypothèses qu'elle contient sont contestées par SPA Monopole, la manœuvre fort peu loyale de cette dernière (d'ailleurs mentionnée dans l'avis du CESE Wallonie – Pôle Environnement) qui, d'une part, prétend que l'étude hydrogéologique n'est pas fiable au motif que *"L'aquifère de Spa est cependant fondamentalement différent de cette représentation car il s'agit d'un aquifère fissuré"* mais qui, d'autre part, a refusé, dans le cadre de la réalisation de ladite étude hydrogéologique, de communiquer au bureau d'études les données dont elle dispose sur les axes de fracturation, relatives à plus de 100 km de prospection géophysique disponibles dans les études d'implantation des forages ;

Considérant en effet que, dans le cadre d'une réunion qui s'est tenue à Spa, en date 5/09/2018, entre la SOWAER, CSD, Artesia et SPA Monopole, cette dernière a refusé de communiquer ces informations pourtant cruciales dans la réalisation d'un modèle hydrogéologique le plus représentatif possible; que le PV de cette réunion relève les prises de position suivantes de la part de SPA Monopole :

- *" Spa Monopole ne peut marquer son accord avec ceci [réaliser une étude du risque hydrogéologique] compte tenu du fait que les ressources doivent impérativement être tenues à l'abri de tout risque de pollution. Selon Spa Monopole, ceci ne pourra qu'être garanti qu'en cas d'absence total de survol. " ;*
- *" Spa Monopole juge l'étude de risque hydrogéologique inutile car le seul risque acceptable est le " risque zéro ". En effet, il s'agit d'une obligation légale pour les eaux minérales qui doivent être à l'abri de tout risque de pollution, ce qui, selon Spa Monopole, ne peut se concrétiser que par l'interdiction de survol au-dessus de la zone d'alimentation des eaux de Spa. Toute évaluation de risque n'a donc aucun sens et valeur pour Spa Monopole. " ;*
- *" Spa Monopole ne souhaite pas participer, ni contribuer à une étude de risque hydrogéologique dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement que CSD ingénieurs mène relativement à l'aérodrome de Spa, sur demande de la SOWAER. " ;*
- *" Dans les faits, Spa Monopole refuse de mettre à disposition tout élément scientifique et technique ou étude concernant l'environnement de leur exploitation (données hydrogéologiques, profondeur de la nappe et suivis des piézomètres, régime d'exploitation,...). En outre, Spa Monopole mentionne qu'elle ne formulera pas d'avis favorable à CSD Ingénieurs en cas de sollicitation visant à collecter des données hydrogéologiques (piézomètre, etc.) au droit des zones de captages concernées. " ;*

Considérant que l'on peut donc constater de ce qui précède que SPA Monopole :

- d'une part, refuse de communiquer des données utiles à la bonne réalisation de l'étude hydrogéologique et d'autoriser CSD à aller collecter des données sur site

puis critique de prétendus manquements de l'étude, qui concernent entre autres les données non communiquées, pour s'empresse de conclure que, vu ces manquements, l'autorité compétente n'est pas en mesure de se prononcer en toute connaissance de cause ; qu'elle tente donc de biaiser la procédure dès le départ ;

- d'autre part, se substitue à l'autorité compétente, chargée d'analyser le dossier de demande en prenant en compte un maximum de données pertinentes, en décrétant que, de toute façon, le survol de la zone de captage n'est pas envisageable ; que, de la sorte, SPA Monopole semble vouloir décider seule de l'issue de la demande de permis avant même que celle-ci ne soit instruite et que toutes les données du dossier ne soient analysées ;

Considérant que SPA Monopole affirme en son recours que "*Toutes les données disponibles mettent en évidence la présence d'axes de fracturation en surface qui se propagent en profondeur jusqu'à la nappe aquifère exploitée par SPA Monopole*" (nous soulignons) ; que cependant, pour les bureaux d'études qui en auraient l'utilité, ces données ne sont en fait pas disponibles par la seule (mauvaise) volonté de SPA Monopole ;

Considérant que suite à cela, SPA Monopole affirme de manière péremptoire que "*Il est donc clair qu'un accident aurait beaucoup de chances d'entraîner un écoulement rapide de polluants en direction des captages et par conséquent une pollution irréversible de la nappe d'eaux minérales entraînant l'arrêt des activités de SPA Monopole*"; qu'il s'agit d'un raccourci très discutable et volontairement alarmiste en ce qu'il reformule une éventualité, dont la survenance est très peu probable (il y sera revenu *infra*), en une évidence ayant toute les chances de se produire et avec, d'emblée, les conséquences les plus défavorables qui se traduiraient par un arrêt total des activités de SPA Monopole ;

Considérant que l'auteur de l'étude hydrogéologique n'a jamais remis en question l'existence d'axes de fracturation jusqu'en surface qui sont, cependant, rares d'un point de vue surfacique sans quoi SPA Monopole ne mènerait pas régulièrement des campagnes de prospection géophysique pour trouver ces zones fracturées; que si ces fissures étaient présentes en abondance, les eaux commercialisées par SPA Monopole n'auraient pas un temps de parcours dans le sol compris entre 2 et 50 ans en moyenne, ce qui est un des principaux arguments de SPA Monopole pour attester de la qualité de ses eaux ;

Considérant que l'avis du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de l'Environnement et de l'Eau – Direction des Eaux souterraines – a été sollicité dans le cadre de la précédente procédure de recours ; qu'au vu des différents éléments "*hydrogéologiques*" du dossier (étude, critiques, réponses aux critiques) et des motivations du recours de SPA Monopole, son avis à ce sujet était formulé comme suit :

"La motivation du recours, pour ce qui concerne les eaux souterraines, porte essentiellement sur une critique du modèle hydrogéologique réalisé par un bureau d'études spécialisé en la matière, et sur l'analyse du risque d'un crash aérien au-dessus de la zone de prévention et des conséquences pour les eaux souterraines.

Le bureau d'études est reconnu et spécialisé, et la qualité du modèle a notamment été appréciée par le pôle environnement. Il n'appartient pas à la DESO de critiquer

ce modèle, celle-ci remettant un avis par rapport à l'activité et aux installations, pas par rapport au risque pour les eaux souterraines qui, quelle que soit l'activité, ne sera jamais nul.

Dans la zone de prévention de Spa monopole, il y a bien d'autres établissements et activités à risque pour les eaux souterraines (citernes à hydrocarbures, circulation, dépôts de substances dangereuses, stations-service, etc...).

Par exemple, la probabilité d'un accident impliquant un camion-citerne avec perte d'hydrocarbures dans la zone est sans doute bien plus élevée que celle d'un crash aérien. Plusieurs accidents de ce type ont eu lieu en Wallonie rien qu'en 2019, parfois à proximité de captages importants d'eau destinée à la distribution publique.

Le risque zéro n'existe pas et on ne peut interdire toute activité à risque potentiel dans une telle zone partiellement urbanisée." ;

Considérant qu'il sera revenu plus loin sur la question du risque de crash et sur ceux ayant déjà eu lieu dans la zone par le passé ;

Considérant, toujours en ce qui concerne l'aspect hydrogéologique et les conséquences possibles de la migration d'une pollution de surface dans le sous-sol, que dans sa critique du modèle hydrogéologique, SPA Monopole souligne le fait que la carte piézométrique (carte indiquant la profondeur de la surface des différentes nappes phréatiques) serait problématique (comprendre " inexacte ") en ce qu'elle qu'elle mélange des niveaux d'eau de plusieurs nappes qui, en réalité, ne communiquent pas entre-elles et en tout cas pas à l'échelle considérée, ce qu'elle justifie comme suit:

"En effet, le modèle utilise et lie entre eux des niveaux d'eau:

- o De la nappe de pore superficielle en lien direct avec les précipitations ou les cours d'eau.*
- o De la nappe de fissure de Spa Reine (source : Reine), mesurée dans des puits, et qui n'est pas connectée avec la nappe superficielle comme le prouve les logs de forage qui montrent des venues d'eau libre distinctes en profondeur.*
- o De la nappe de fissure de Spa Intense (source : Barisart), mesurée dans des puits, et qui n'est pas connectée avec la nappe superficielle ni la nappe de Spa Reine comme le prouve les logs de forage qui montrent des venues d'eau libre distinctes en profondeur.*
- o De la nappe de Spa Finesse (source : Marie-Henriette) qui est une nappe de fissures naturellement carbogazeuse de profondeur et sans lien piézométrique avec les autres nappes sans connexion avec la nappe superficielle." ;*

Considérant qu'au vu des précisions qui précèdent, on comprend d'autant plus mal l'allégation de SPA Monopole " Il est donc clair qu'un accident aurait beaucoup de chances d'entraîner un écoulement rapide de polluants en direction des captages et par conséquent une pollution irréversible de la nappe d'eaux minérales entraînant l'arrêt des activités de SPA Monopole " dans mesure où cette dernière établit par ses affirmations qu'il n'y a pas de communication entre les nappes superficielles et les nappes profondes et qu'il n'y a pas non plus de communication entre les nappes profondes ;

Considérant, dès lors, qu'à moins qu'un crash ne se produise précisément, soit sur un captage, soit sur une fracture de la roche communiquant relativement directement avec

les couches profondes du massif, une pollution qui atteindrait la nappe superficielle n'impacterait pas nécessairement les nappes profondes et que, si une nappe profonde était touchée, la ou les autres nappe(s) ne le serai(en)t pas nécessairement ; que, si les activités de SPA Monopole pourraient effectivement s'en ressentir, le scénario catastrophe de l'arrêt total des activités de SPA Monopole tel que présenté, est en réalité très peu réaliste et volontairement alarmiste ;

Considérant, par contre, que contrairement à ce qu'affirme SPA Monopole en son recours (points 49-50), le modèle considéré dans l'étude d'incidences sur l'environnement se révèle effectivement, à défaut d'être le reflet exact de la réalité, plus sécuritaire en considérant que toutes les nappes sont liées et que la migration éventuelle d'un polluant de surface résultant d'un crash peut s'opérer sans barrières au travers de ces différentes nappes, scénario qui, aux dires même de SPA Monopole, n'est pas possible puisque les différentes nappes sont géologiquement " *compartimentées* " ;

Considérant qu'il faut rappeler qu'une telle étude n'est pas légalement requise dans le cadre d'un permis de classe 2 ; que l'étude d'incidences sur l'environnement dans son ensemble, et l'étude hydrogéologique en particulier vont déjà beaucoup plus loin que ce qui est légalement requis ; qu'une décision sur une telle demande de permis pourrait légalement être prise sans toutes ces informations ; que toutefois, SPA Monopole, en ne communiquant pas les données dont elle dispose et en ne laissant pas les bureaux d'études aller faire des relevés dans les zones de captages, pratique une obstruction à l'élaboration d'une étude la plus complète possible puis retourne la situation en reprochant précisément ces manquements ; que cette attitude atteste en fait que SPA Monopole veut imposer sa vision des choses sans possibilité de discussion ou de compromis, dans la perspective d'un " *risque zéro* " qui n'est, cependant, pas atteignable en ce que le fonctionnement de l'aérodrome ne génère pas les seuls risques auxquels sont exposées les eaux souterraines de Spa (circulation routière, crash non liés à la présence de l'aérodrome, pollution industrielle, pollution atmosphérique rabattue vers le sol par les précipitations,...) ;

Considérant qu'en son recours, SPA Monopole poursuit ses récriminations relativement à une éventuelle pollution des eaux souterraines par le benzène (composant contenu dans les carburants, entre autre, des avions, considéré comme le plus soluble dans l'eau) ; qu'elle y affirme que le seuil de détection de 0,2 µg/l considéré par le bureau d'études est trop élevé ; que le laboratoire central Henrijean (laboratoire " *historique* " des eaux de Spa actuellement installé au sein même de la société SPA Monopole et faisant partie du groupe Spadel, maison mère de SPA Monopole) qui réalise ses analyses disposerait d'une méthode de détection de 0,001 µg/l ;

Considérant que ce fait (0,001 µg/l) n'est pas facilement vérifiable dans la mesure où ce laboratoire semble assimilable à une " *division* " du groupe SPADEL, qui ne contredira donc certainement pas les affirmations de SPA Monopole ; qu'en ce qui concerne l'ISSeP (Institut Scientifique de Service Public) qui est le laboratoire de référence de la Région Wallonne (et donc pour autorité compétente pour statuer dans le cadre de la présente procédure), il peut détecter une concentration de benzène de 0,1 µg/l ; que cette différence de seuil (facteur 100) entre les deux laboratoires est étonnante ; qu'à ce jour, SPA Monopole n'a pas fourni d'élément(s) concret(s) permettant de valider ce qu'elle affirme ;

Considérant que, si malgré tout le seuil de détection du laboratoire Henrijean était effectif, il serait tout à fait exceptionnel ; qu'il est, par contre, avéré que la majorité des laboratoires agréés en Région Wallonne pour l'analyse des sols et des eaux (de surface ou souterraines) utilisent des méthodes certifiées dont la limite de détection courante est de 0,2 µg/l et plus exceptionnellement 0,1 µg/l ;

Considérant, cependant, qu'il sera démontré ci-dessous que cela a peu d'importance ;

Considérant que SPA Monopole poursuit en affirmant " *une eau minérale naturelle perd son statut d'eau minérale naturelle dès lors qu'une pollution y est détectée peu importe la concentration (= concept de pureté originelle). Il n'existe aucune norme de pollution acceptable pour l'eau minérale naturelle. A nouveau, il faut également tenir compte de l'obligation légale d'absence de contaminant* " ;

Considérant que la directive 2009/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 18/06/2009 relative à l'exploitation et à la mise dans le commerce des eaux minérales naturelles comporte les dispositions suivantes :

"I. DÉFINITION

1. On entend par " eau minérale naturelle " *une eau microbiologiquement saine, au sens de l'article 5, ayant pour origine une nappe ou un gisement souterrain et provenant d'une source exploitée par une ou plusieurs émergences naturelles ou forées.*

L'eau minérale naturelle se distingue nettement de l'eau de boisson ordinaire :

- a) *par sa nature, caractérisée par sa teneur en minéraux, oligo-éléments ou autres constituants et, le cas échéant, par certains effets ;*
- b) *par sa pureté originelle,*

l'une et l'autre caractéristiques ayant été conservées intactes en raison de l'origine souterraine de cette eau qui a été tenue à l'abri de tout risque de pollution " ;

Considérant que cette directive ne comporte à aucun endroit de valeur relative à une teneur en composés chimique exogènes, comme le benzène, qui permettrait d'avoir une valeur " pivot " (ex. 1 µg/l pour les eaux destinées à la consommation humaine) au-delà de laquelle l'embouteillage d'une eau minérale, alors considérée comme polluée, devrait être interrompu ; que, dès lors, l'affirmation de SPA Monopole ci-dessus " *une eau minérale naturelle perd son statut d'eau minérale naturelle dès lors qu'une pollution y est détectée peu importe la concentration [...]*" semble, de prime abord, pertinente ;

Considérant toutefois que cette formulation, qui ne laisse donc pas la place à la moindre pollution "détectable", pose certaines questions fondamentales ; qu'en effet, si le seuil de détection de 0,2 µg/l de benzène, pris comme valeur de référence par le bureau d'études ARTESIA, est une valeur habituelle en matière d'analyse d'eau, SPA Monopole conteste ce seuil au vu de la possibilité, au sein du laboratoire spadois Henrijean de détecter une valeur de l'ordre de 0,001 µg/l ;

Considérant, cependant, que les autres eaux minérales belges, européennes, voire mondiales, ne sont pas analysées par le laboratoire Henrijean ; que des eaux minérales autres que celle de Spa, considérées comme non polluées, peuvent donc être commercialisées légalement et en toute bonne foi dès lors qu'elles comportent moins

que le seuil de détection courant de 0,2 µg/l, ou moins en fonction des performances du laboratoire concerné, mais plus que les 0,001 µg/l du laboratoire Henrijean; que cette problématique de détection du benzène – et de toute autre pollution finalement – dans les eaux minérales est donc une notion variable en fonction des performances du laboratoire consulté et, par conséquent, floue ;

Considérant que du benzène est présent en permanence et en concentration variable dans l'atmosphère dans la mesure où il est, entre autres, issu de la combustion incomplète de composés riches en carbone ; que ses principales sources d'émission sont les résidus de la combustion des moteurs à explosion, de la combustion du bois, les fumées industrielles, ... ;

Considérant que l'impluvium des eaux minérales de Spa, nonobstant les nombreuses mesures de protection dont il fait déjà l'objet, n'est pas " *sous cloche* " ; qu'il s'agit d'un milieu ouvert qui n'est pas protégé de toutes les pollutions ; que, par exemple, la N62 draine ± 3500 véhicules par jour, pour l'essentiel à moteur à combustion interne et que de nombreuses habitations de la région, de par leur localisation au cœur de l'Ardenne, disposent de moyens de chauffage, principaux ou secondaires, fonctionnant au bois ; qu'inévitablement, l'atmosphère locale contient du benzène ;

Considérant qu'il est établi qu'une partie du benzène présent dans l'atmosphère est transporté vers le sol via les précipitations et qu'il peut être entraîné vers les eaux superficielles par ruissèlement et vers les eaux souterraines par lixiviation; que ces phénomènes de transport s'exercent partout, y compris au droit des roches fracturées ayant une communication assez directe avec les nappes profondes; que, dès lors, il serait assez logique qu'à un moment donné, à un niveau très faible dont la valeur est liée aux performances des moyens de détection, des "traces" de benzène finissent par apparaître dans les eaux souterraines ; qu'il n'est néanmoins pas prouvé, car relativement irréaliste en pratique, que ces eaux perdent alors leur statut de "minérale" au risque que plus aucune eau issue de captages situés dans des régions habitées ne puissent l'être ;

Considérant, cependant, qu'une autre explication sera développée plus bas quant à la " disparition " du benzène dans le sol ;

Considérant que SPA Monopole affirme " *Une concentration au-dessus de la limite de détection pour un quelconque polluant permet de distinguer une eau polluée (présence de polluant en concentration supérieure à la limite de détection) d'une eau pure (absence de polluant, toutes les concentrations sont sous les limites de détection).* " ; que cependant, comme déjà énoncé ci-dessus, la " *limite de détection* " est une notion variable en fonction du laboratoire et des performances des méthodes d'analyse à un moment donné ;

Considérant que cela signifierait, dans les faits, dès lors que la science évolue continuellement, qu'il serait imaginable que dans 5 ans, 10 ans...30 ans, la limite de détection du benzène (et de tout autre composé chimique) diminue effectivement encore; que, dans ce cas, une épée de Damoclès pend d'ores et déjà au-dessus de la tête de tous les minéraliers qui, même en étant aussi prudents qu'ils le peuvent, perdront inévitablement un jour la dénomination d'eau minérale naturelle et cela non pas à cause d'une augmentation de concentration mesurée dans leur eau pour une substance donnée mais à cause de la diminution de la limite de détection...; que ce raisonnement est aberrant et montre les limites de la réflexion mise ici en exergue par SPA Monopole ;

Considérant, par ailleurs, que récemment, des analyses réalisées à l'initiative de la RTBF dans le cadre de l'émission *#investigations* relative au PFAS, ont révélé que certaines des eaux en bouteille disponibles dans le commerce en contiennent, à tout le moins un en particulier, le plus petit, nommé TFA (acide trifluoroacétique) ;

Considérant dans les 6 eaux testées, dont une de source n'étant pas supposé respecter la sacro-sainte " *pureté originelle* ", 4 sur les 6 comportaient du TFA, dont la Spa Reine, embouteillée et commercialisée par SPA Monopole ; qu'il y a lieu de relever, à titre anecdotique, que l'eau de source n'en contenait pas ;

Considérant que la RTBF précise bien dans son article que " *Les producteurs d'eau en bouteille ne sont évidemment pas responsables de cette pollution. Le plus petit des polluants éternels est issu de la dégradation de pesticides dans l'environnement mais aussi de gaz fluorés utilisés dans les climatiseurs ou les frigos industriels. Lorsque ces gaz s'échappent dans l'atmosphère, ils se transforment en TFA qui peut alors retomber dans l'eau de pluie partout sur la terre. Cette deuxième source majeure de pollution est sans doute la piste la plus plausible pour expliquer la contamination de ces eaux pourtant réputées très protégées* " ;

Considérant qu'à la suite de cet article, Spadel a réalisé plusieurs analyses de TFA sur la Spa Reine et affirme n'en avoir jamais détecté ;

Considérant qu'il ne s'agit pas ici de déterminer s'il y en a ou pas ni, le cas échéant, en quelle quantité mais bien de s'attacher au commentaire fait par Spadel à ce sujet à la RTBF : " *la présence occasionnelle de nano-traces de TFA dans la Spa Reine est très certainement liée au fait que le TFA semble désormais être présent partout dans l'environnement, y compris dans l'eau de pluie, mais [...] ces résultats ne sont pas confirmés par toutes les analyses* " (nous soulignons) ;

Considérant que l'on peut relever les mentions soulignées qui laissent donc supposer, contrairement à ce qui est affirmé dans un premier temps, que certaines analyses ont bien révélé la présence, même en quantité infime, mais détectable, de TFA ;

Considérant, au vu de cela, cette (micro...nano...) pollution semblant malgré tout avérée, que l'on comprend difficilement pourquoi elle ne ferait pas perdre à l'eau issue de la source Spa Reine (la seule analysée, mais d'autres sont inévitablement potentiellement concernées) sa qualification d'eau minérale alors que SPA Monopole affirme, en parlant de quantité du même ordre de grandeur de benzène que " *Une concentration au-dessus de la limite de détection pour un quelconque polluant permet de distinguer une eau polluée (présence de polluant en concentration supérieure à la limite de détection) d'une eau pure (absence de polluant, toutes les concentrations sont sous les limites de détection)* " ainsi que " *une eau minérale naturelle perd son statut d'eau minérale naturelle dès lors qu'une pollution y est détectée peu importe la concentration (= concept de pureté originelle). Il n'existe aucune norme de pollution acceptable pour l'eau minérale naturelle* " (nous soulignons) ;

Considérant qu'il faut donc déduire de ce qui précède que l'apparente obsession de SPA Monopole quant à une possibilité de pollution infime, non détectable par la grande majorité des laboratoires, de ses eaux par du benzène n'est pas relevante ;

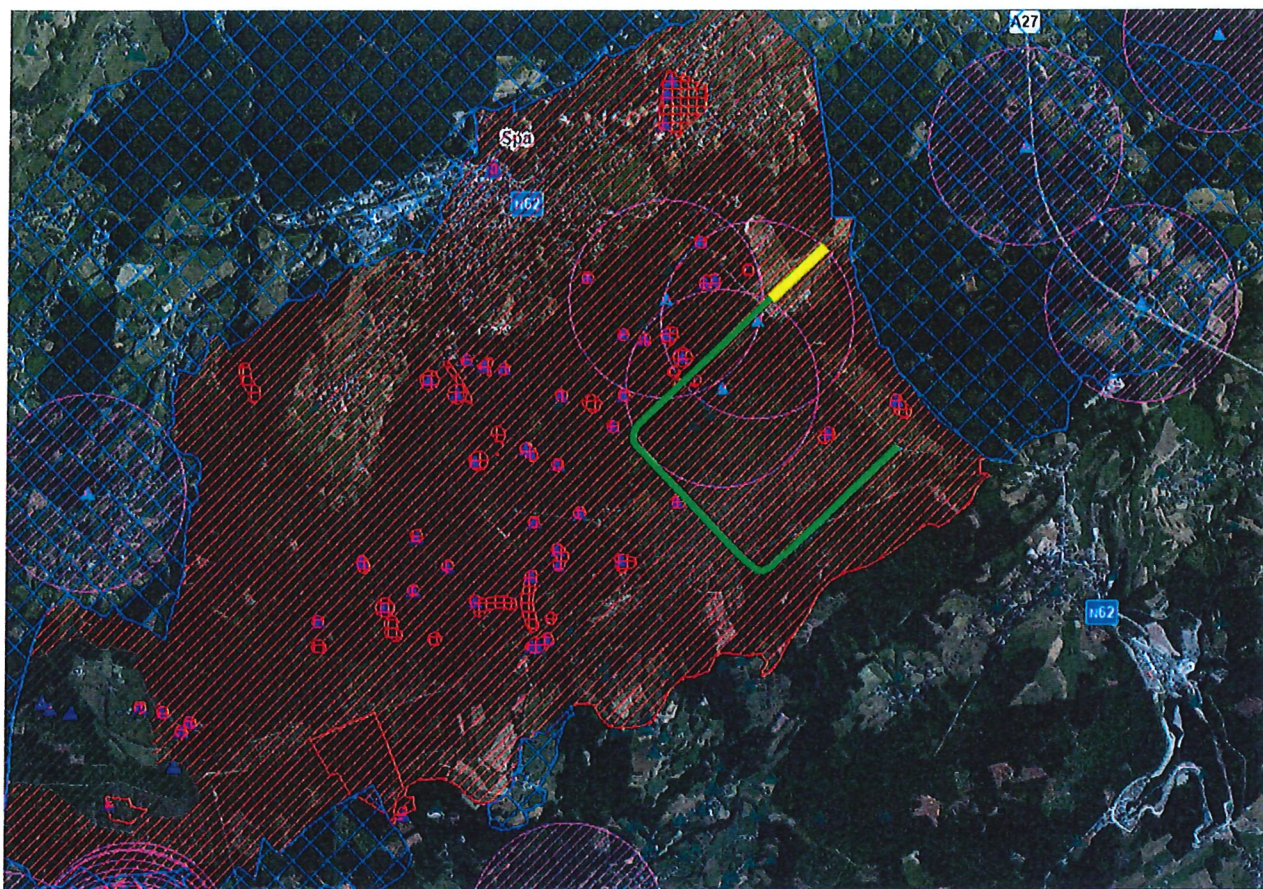
Considérant, comme déjà mentionné plus haut, et confirmé par les motivations de SPA Monopole, que les diverses nappes exploitées ne communiquent pas entre elles ; que, à l'exception d'un crash qui surviendrait précisément sur un captage ou sur une zone fracturée communiquant depuis la surface avec les nappes profondes, une migration

dans le sol de benzène accidentellement répandu en surface ne pourrait avoir lieu que par lixiviation, phénomène lent, vu les temps que mettent les eaux de surfaces pour atteindre les différentes nappes profondes des eaux de Spa – de 2 à 50 ans ;

Considérant, cependant, que le temps de demi-vie du benzène est de 15 jours, ce qui signifie que 85 à 100 % du produit sont dégradés lors de son transport dans les eaux d'infiltration après ± 1 mois, donc bien avant que ce composé n'ait pu atteindre la moindre nappe profonde exploitée par SPA Monopole ; que ce n'est, par contre, pas le cas du TFA qui, comme tous les PFAS, est un polluant dit " *éternel* " ;

Considérant, fondamentalement, que pour que du benzène (ou tout autre composé chimique " *polluant* ") soit présent en quantité suffisante pour risquer de, finalement, significativement polluer les eaux souterraines de Spa, il doit provenir des conséquences d'un accident important, de la route par exemple, impliquant un camion de transport de produits chimiques, ou d'un crash d'avion (lié ou non à l'activité de l'aérodrome de Spa), directement dans la zone d'alimentation des nappes utilisées par SPA Monopole via ses différents captages ; que ledit crash devrait, de plus, concerner un avion qui serait significativement détruit, entraînant un épanchement massif du carburant contenu dans le/les réservoir(s) qui devrai(en)t, à son(leur) tour, contenir une grande quantité de carburant ; qu'enfin, le lieu de crash devrait être difficile d'accès de sorte que les moyens d'intervention et la limitation de la pollution ne puissent intervenir dans un délai raisonnable ; que cela, en finale, fait beaucoup de conditions défavorables pour arriver à la réalisation du scénario catastrophe présenté comme inévitable par SPA Monopole ;

Considérant que la zone la plus concernée par les activités de l'aérodrome est, en premier lieu, celle du circuit d'utilisation de la piste (seule la partie sud, survolant l'impluvium des eaux de Spa, est représentée) ;



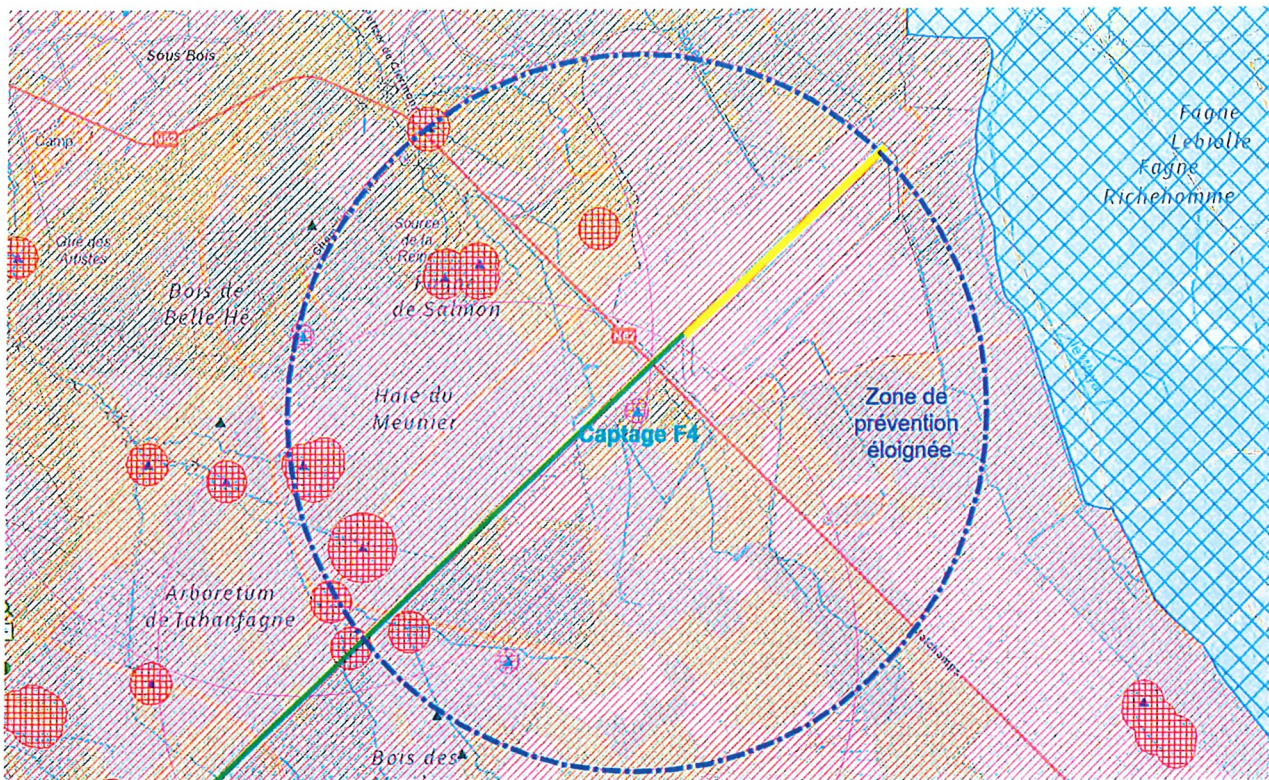
Zone de protection éloignée des eaux de Spa en **hachuré rouge** – circuit de l'aérodrome en vert

Considérant tout d'abord qu'il faut noter, au vu de cette carte, que le survol de la zone des captages lié à une utilisation directe de la piste de Spa ne concerne qu'une faible portion de la zone de protection éloignée des captages de Spa ; qu'en effet celle-ci englobe, entre autre, les localités et hameaux de Balmoral, Nivezé, Neubois Spaloumont, Spa (centre), Géronstère et Crèpe, c'est-à-dire globalement, la majorité des zones urbanisées et des voiries du territoire de l'entité de Spa ; que cette situation à elle seule comporte déjà une part de risque importante quant à la survenance d'une pollution accidentelle ;

Considérant que le risque zéro que voudrait voir appliquer SPA Monopole à l'aérodrome de Spa est donc, en soi, peu justifiable dans la mesure où un arrêt total des survols liés à l'activité directe de l'aérodrome (car il y en a forcément d'autres non liés) ne résoudrait pas la problématique de la survenance d'une pollution accidentelle ; que cela diminuerait évidemment le risque, mais que toute la question consiste, justement, à évaluer ledit risque au regard du prix à payer pour le supprimer totalement tout en ne supprimant, de toute façon, pas les autres ;

Considérant, de plus, qu'en 2024, SPA Monopole a mis en service un nouveau captage – le MALCHAMP F4 (auparavant piézomètre SALMONT PZ4) – situé en bordure de la zone d'approche, donc quasi dans l'axe de la piste, à ± 330 m du seuil de piste (q_i se trouve à ± 80 m du début du tarmac), ± 135 m de la clôture d'enceinte de l'aérodrome et ± 129 m de l'axe de la N62 dont il a déjà été discuté plus haut ;

Considérant que la zone de prévention éloignée forfaitaire de ce captage englobe la quasi-totalité de l'emprise de l'aérodrome et la totalité de la piste ;



Considérant qu'il est donc étonnant que SPA Monopole mette en service ce captage qui, en suivant ses raisonnements commentés ci-dessus, augmente significativement les risques dénoncés ; que ces risques sont cependant, non seulement liés à l'aérodrome, mais également à la N62 et son trafic important, ce qui, *a priori*, ne semble pas, là, poser de problème à SPA Monopole ;

Considérant qu'en pratique, il peut être raisonnablement admis qu'aucune activité soumise à permis d'environnement n'est dépourvue de risques ; que, par exemple, un examen approfondi des risques et des conséquences d'un éventuel sinistre sont de mise lors de l'instruction de demandes de permis pour des industries chimiques et, a fortiori, si elles sont classées Seveso; que, toutefois, alors qu'il est posé dès le départ qu'un risque existe dans ce genre de cas, c'est l'évaluation de ce risque et l'étude des éventuelles conséquences qui seront prises en compte pour statuer sur la demande de permis, et pas l'avis de l'entreprise voisine qui exprime ses craintes et ses peurs, même si cet avis devra être pris en considération et analysé de manière pertinente ;

Considérant qu'un autre exemple significatif est celui de l'implantation d'éoliennes au sein de zones d'activité économique industrielle, ce qui est de plus en plus courant en Wallonie et déjà pratiqué depuis longtemps en Flandre ; que l'occurrence d'accident acceptée dans ce cadre est, en Wallonie, de $1 \cdot 10^{-5}$ ce qui correspond, en terme de distance, à ± 20 m mesurés au départ de l'axe du mât ; qu'en clair, cela signifie que toute implantation d'éolienne, pour son volet " *risque industriel* ", validé par l'instance compétente du Service Public de Wallonie, la Direction des Risques Industriels, Géologiques et Miniers, peut se faire, même à proximité d'un dépôt de gaz sous pression, de produits chimiques, voire des limites d'une entreprise classée Seveso à partir d'une distance garantissant un risque de survenance d'un accident inférieur à une occurrence sur 100 000 ans pour une personne, une installation, un dépôt, ... qui y serait présent en permanence ; que, pourtant, un risque d'arrachement de pale, voire pire, d'effondrement de l'entièreté de l'éolienne (ce qui peut représenter actuellement jusqu'à 200 m) existe ; que toutefois, ce

risque est tellement faible (probabilité de la survenance du sinistre) qu'il est accepté et assumé par les autorités compétentes chargées de délivrer les permis ;

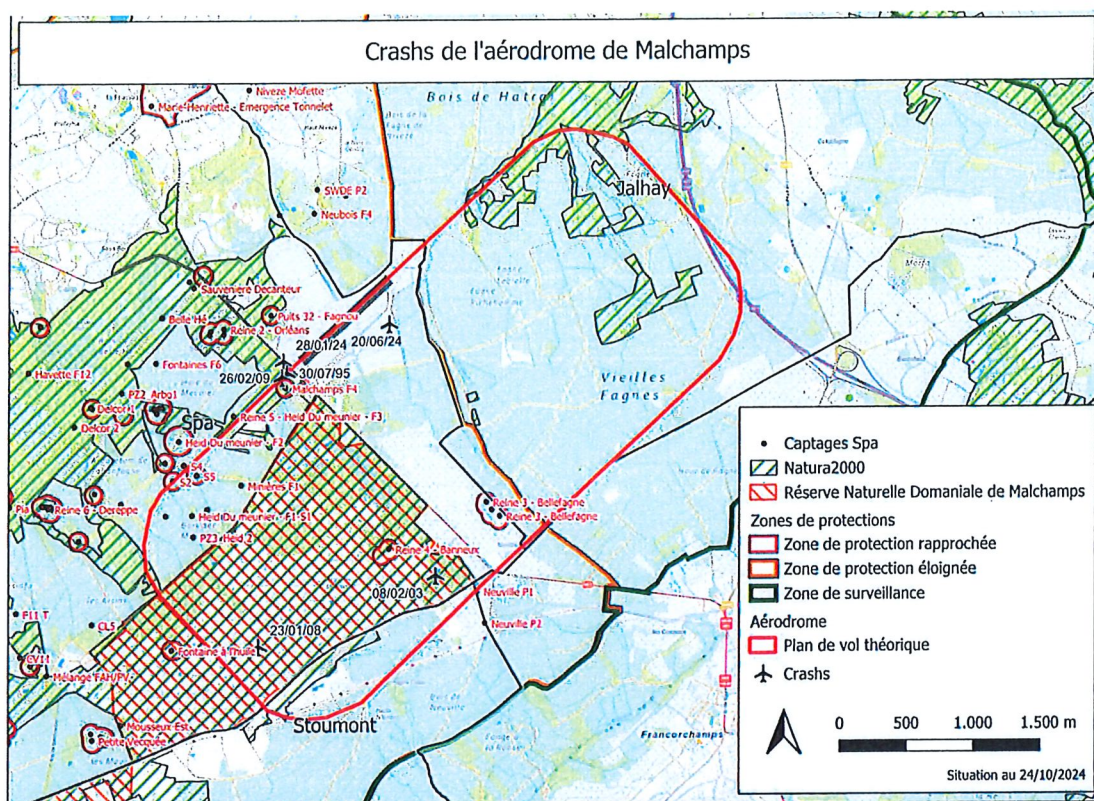
Considérant, enfin, encore à titre d'exemple, que la trajectoire d'approche de la piste 04 de l'aéroport de Liège – Bierset passe à la verticale de la centrale nucléaire de Tihange, à une altitude normalement supérieure à 3 000 pieds ($\pm 1\,000$ m); que, bien que cette situation soit connue et considérée comme suffisamment sûre, elle n'est forcément pas dépourvue du moindre risque ; que les conséquences d'un crash d'un avion gros porteur (ex. Boeing 747) sur cette centrale pourraient pourtant être bien plus importantes que ce que met en exergue SPA Monopole à l'égard de son activité ;

Considérant que les exemples repris ci-dessus montrent que l'activité économique de SPA Monopole, aussi importante soit-elle au regard de ses dirigeants, ne constitue pas une exception qui devrait faire l'objet d'une approche et d'une analyse du cas d'espèce différente de ce qui est habituellement fait pour une autre entreprise dans le cadre d'une demande de permis pour une activité voisine ;

Considérant que l'assertion de SPA Monopole "*En présence d'un site d'exploitation d'eaux minérales naturelles, l'existence d'un risque - même faible - doit être jugé inacceptable au vu des conséquences en cas de survenance de ce risque*" ne peut être suivie de manière inconditionnelle dans le cadre du traitement équitable dont doit faire l'objet la demande de permis de la SOWAER ; que les conséquences, présentées comme inévitables, n'ont pourtant pas eu à se concrétiser dans le cadre des accidents qui sont survenus dans la zone et dont il sera discuté *infra* ; que s'il fallait suivre inconditionnellement la philosophie de SPA Monopole énoncée ci-dessus, toutes les zones d'alimentation des captages de tous minéraliers devraient d'office faire l'objet d'une interdiction de survol, ce qui n'est de toute évidence pas le cas ; qu'aucune autorité n'a jugé cette mesure nécessaire ;

Considérant, dès lors, qu'il s'agit ici de pouvoir évaluer, ne serait-ce que par une approche qualitative relativement empirique, mais valablement étayée, le niveau de risque pour SPA Monopole de se voir privée de certaines de ses ressources en eau si un accident d'aéronef survenait dans la zone des captages les plus concernés par les activités de l'aérodrome ;

Considérant qu'une évaluation du risque d'accident est présente dans l'étude d'incidences sur l'environnement (point 5.1.8, p.65) ; que cette évaluation (qui n'inclut pas les deux accidents survenus en 2024) est basée sur l'historique des accidents qui ont eu lieu dans la zone ces 25 dernières années ; que SPA Monopole situe ces accidents sur une carte insérée en son recours :



Considérant que SPA Monopole conteste cette évaluation (sans prendre non plus en considération, à ce stade, les 2 crashs de 2024) en ce que " *La récurrence des incidents (période de retour) est estimée sur la base de l'historique des 25 dernières années durant lesquelles 3 crashs sont survenus. La récurrence est donc estimée à 1 crash tous les 175 000 mouvements. Cette méthode d'évaluation de la probabilité d'accident sur la base de l'expérience n'est pas scientifique car elle n'est pas basée sur des éléments concrets mesurés mais plutôt sur une expérience passée où le hasard a pu jouer un rôle prépondérant empêchant la survenue d'accidents³ " et poursuit " *C'est dès lors la prémisse du raisonnement qui est biaisée et ne peut qu'aboutir à un raisonnement et à une évaluation erronée " ;**

Considérant, également, que SPA Monopole conteste le raisonnement suivant développé par l'auteur de la décision attaquée " *si l'on souhaite appréhender la situation de manière, plus large, le Safety Report de l'EASA ainsi qu'un tableau récapitulatif établi par le NTSB (Conseil national américain de la sécurité des transports) reprend au niveau statistique (US) à un taux d'accident de l'ordre de 6 par 100.000 heures de vol pour l'aviation générale; qu'en l'appliquant à l'aérodrome de Spa-la-Sauvenière, on obtient un taux d'un accident sur 333.333 mouvements (un risque de $3 \cdot 10^{-6}$);*

Considérant dès lors que l'utilisation des données historiques (1 accident sur 175.000 mouvements - un risque de $6 \cdot 10^{-6}$) est donc plus sévère en comparaison avec le résultat provenant des statistiques en la matière) " ;

Considérant que SPA Monopole oppose à cela les arguments suivants : " *Le raisonnement est peu convaincant : si les risques d'accidents calculés sur la base de l'historique de l'aérodrome sont plus importants que ceux issus des statistiques en la*

³ Pour illustrer cette erreur « méthodologique », soulignons encore les deux nouveaux accidents survenus en 2024.

matière, cela démontre que la situation de l'aérodrome de Spa-la-Sauvenière est plus accidentogène que dans les cas moyens.

Le raisonnement des fonctionnaires technique et délégué ne fait en réalité que souligner les risques/dangers (accrus par rapport à la moyenne) liés à l'exploitation de l'aérodrome.

En effet, plusieurs éléments prouvent que la plateforme de Spa Malchamps est particulièrement dangereuse à exploiter (vents de travers, vol d'écologie par des pilotes peu expérimentés, obstacles à faible altitude, obstacle en bout de piste).

Dans ces conditions, il est important de pouvoir calculer une probabilité d'accident rigoureuse puisque la démarche d'évaluation du risque de l'activité de l'aérodrome sur l'environnement se doit d'être sérieuse et scientifique." ;

Considérant qu'il y a d'abord lieu d'apporter une correction à une erreur apparaissant à plusieurs reprises dans le recours de SPA Monopole en ce que l'aérodrome dont il est question ici est appelé SPA La Sauvenière et non pas SPA Malchamps ;

Considérant que la volonté exprimée par SPA Monopole " *il est important de pouvoir calculer une probabilité d'accident rigoureuse puisque la démarche d'évaluation du risque de l'activité de l'aérodrome sur l'environnement se doit d'être sérieuse et scientifique* " n'apporterait pas plus de certitudes que la méthode du retour d'expérience dans la mesure où, le fait de connaître une probabilité calculée scientifiquement (par exemple 3×10^{-6}) n'empêche pas, comme le souligne SPA Monopole dans ses arguments, que le hasard puisse jouer un rôle prépondérant empêchant, ou privilégiant, la survenance d'accidents; que, dès lors, même avec une évaluation du risque d'accident déterminée scientifiquement, cela n'empêcherait pas que plusieurs accidents surviennent à intervalles réduits, comme en atteste les 2 accidents de 2024, ou, qu'au contraire, une très longue période ne voit aucun accident se produire ;

Considérant, en effet, qu'une statistique annonçant, par exemple (ce qui n'est pas le cas ici, il y sera revenu *ci-dessous*) un accident par 175.000 mouvements, ce qui signifie, à raison de 25.000 mouvements annuels, 1 accident tous les 7 ans, ne peut en aucun cas " *prédire* " qu'il se produira inévitablement un accident tous les 7 ans et, dès lors, offrir des certitudes à SPA Monopole qui, de toute façon, veut bannir en fait tout risque d'accident, fût-il extrêmement faible ;

Considérant, de plus, que le fait d'avoir connaissance d'une statistique d'accident est de peu d'utilité dans l'absolu dans la mesure où il faut en plus, d'une part, que l'accident se déroule dans la zone des captages de SPA Monopole et que, d'autre part, l'accident puisse avoir des conséquences graves pour les eaux souterraines, ce qui, cela sera développé ci-après, n'a jamais été le cas jusqu'à présent ;

Considérant, pour en revenir aux accidents effectivement survenus depuis 1995, que sans ceux survenus en 2024 (qui seront discutés plus loin), un seul est à imputer strictement à l'activité de l'aérodrome, et non quatre ; que ce seul accident est celui qui est intervenu en 1995 dans lequel un avion largeur de parachutistes a, en ne respectant pas le circuit de l'aérodrome, heurté en vol un autre avion qui faisait son approche normale vers la piste 05 ; que cet accident est survenu en fin d'approche, à proximité immédiate de la N62, non loin de la piste, dans la zone d'approche aménagée à cette fin, dépourvue de toute végétation haute et donc facilement accessible ;

Considérant que le crash d'un hélicoptère en 2003 est indépendant de la présence de l'aérodrome en que qu'il s'agissait d'un appareil d'une société de service aérien, basée à l'époque sur l'aérodrome de Spa, maintenant sur l'aéroport de Liège, dont le pilote a voulu se poser dans la Fagne, ignorant ou sous-estimant la stabilité du terrain à l'endroit de l'atterrissage, ce qui a eu pour conséquence de faire basculer l'appareil ; que cette manœuvre téméraire n'a donc pas de rapport direct avec la présence de l'aérodrome de Spa à cet endroit précis en ce que ce n'est pas une éventuelle avarie intervenue juste après le décollage qui aurait eu pour conséquence de nécessiter un retour au sol en urgence, mais bien sa seule volonté du/des occupants de l'appareil dont la provenance n'a, dès lors, aucune influence (il aurait tout aussi bien pu provenir d'un héliport de Francorchamps par exemple) ;

Considérant que le crash (atterrissage d'urgence) d'un avion de tourisme en 2008 est survenu suite au survol " *touristique* " du circuit de Spa-Francorchamps; que la destination de cet avion, qui décollait de l'aérodrome de Spa – mais qui aurait pu décoller de n'importe quel autre aérodrome dans la mesure où le but de la " *boucle* " au-dessus de Francorchamps était d'aller en visualiser le circuit depuis les airs – était Charleroi ; que, suite à des problèmes de moteur (givrage du carburateur), qui a fini par s'arrêter, le pilote a décidé de tenter un atterrissage d'urgence en choisissant sciemment, mais erronément, la zone dégagée de la Fagne ;

Considérant que l'on voit très bien sur le tracé du vol en question que le problème moteur (Engine rpm drop) s'est concrétisé au-dessus du sud de l'agglomération Spadoise alors que l'avion quittait la zone pour regagner Charleroi ; que, vu le chemin parcouru après le demi-tour effectué sur la gauche, il était possible pour le pilote d'atteindre l'aérodrome de Spa; que ce fait est clairement mentionné dans le rapport officiel de l'Air Accident Investigation Unit - Belgium, qui cite clairement parmi les causes:



(extrait du rapport d'accident 2008-2 rédigé par l'Air Accident Investigation Unit - Belgium)

- "Loss of situation awareness; the aircraft was in gliding distance of EBSP when the engine problem started." (traduction : Perte de conscience de la situation ; l'avion

était à distance de vol plané d'EBSP lorsque le problème de moteur a commencé)
;

Considérant donc que cet accident n'est pas à imputer au fonctionnement de l'aérodrome, et que, à l'opposé, sa présence aurait pu l'éviter si le pilote avait réagi correctement ;

Considérant, en effet, que ce type de problème est susceptible de se produire avec n'importe quel avion passant dans la zone, aucun survol de la Fagne n'étant interdit mais que, sauf erreur de jugement ou mauvaise réaction, comme c'est le cas dans l'exemple ci-dessus, la présence de l'aérodrome offre à l'avion en difficulté, à proximité des zones de captage, la possibilité de se poser sans dégât ; que, vu sous cet angle, la présence de l'aérodrome représente plutôt un atout dans le cadre de la limitation des risques de pollution des eaux exploitées par SPA Monopole ;

Considérant, quant à l' " événement " de 2009 positionné sur la carte, qu'il s'agit d'un incident (un avion a accroché la ramure d'un cerf présent dans la zone d'approche à proximité de la N62) n'ayant eu aucune conséquence aéronautique ; que, dès lors, il n'y a pas d'utilité de le faire figurer sur cette carte hormis dans le seul but de la rendre plus impressionnante pour le lecteur ;

Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il faut constater que c'est en réalité un seul accident imputable au fonctionnement de l'aérodrome, et non quatre, qui est intervenu en 25 ans (de 1995 à 2020), et lors d'une période d'activité qui portait sur plus du double du nombre de mouvements annuels actuel ;

Considérant qu'en ce qui concerne les accidents de 2024, les rapports de l'Air Accident Investigation Unit – Belgium sont toujours en cours de rédaction ; qu'il n'est, dès lors, pas possible de connaître les causes exactes de ces 2 accidents ; que l'on peut toutefois évoquer certains éléments connus ;

Considérant que le premier accident qui est intervenu, en date du 28/01/2024, s'est soldé par le décès des 2 occupants de l'avion qui, suite à un atterrissage mal maîtrisé suivi d'un redécollage, a heurté la clôture d'enceinte de l'aérodrome, puis une voiture stationnée en bordure de la N62 ; qu'il semble que la cause de la séquence " *atterrissage – trop long – ?* " – " *redécollage* " soit un vent de travers assez fort qui aurait entraîné le pilote à atterrir trop tardivement, ce qui l'aurait incité à redécoller – plutôt que sortir du tarmac en bout de piste – et refaire une tentative ;

Considérant que la cause de cet accident – un fort vent de travers – peut se présenter dans tous les aérodromes ; que c'est une situation relativement courante à Spa n'ayant, cependant, jamais eu de conséquences importantes (aucun autre accident imputable à cette cause au cours des 30 dernières années) ;

Considérant qu'en réaction à cet accident, la SOWAER a fait modifier l'AIP (Aeronautical Information Publication) de l'aérodrome (EBSP) par l'insertion des mesures d'interdiction suivantes :

" *Wind speed limitations* :

- *the aerodrome will be closed when wind speed is above 25 KT (gust not included).*
- *no take-off or landing allowed for non-home based pilots when wind is above 15 KT (gust not included).*

Non-home based pilots :

- *shall fill the aircraft cross-wind limitation on the PPR form available on the aerodrome operator website: www.aerodromedespa.be.*
- *are invited before inbound flight to contact by phone the aerodrome operator for actual weather information (+32 (0) 87 79 52 60) " ;*

Considérant qu'il sera rediscuté de ces mesures, critiquées par SPA Monopole, *infra* ;

Considérant qu'en ce qui concerne le second accident, survenu le 20/06/2024, il concerne le second avion largueur de parachutistes (également un Cessna C208) qui s'est " écrasé " (atterrissage violent hors-piste) à proximité de la piste, apparemment suite à un problème moteur (le pilote a été légèrement blessé) ;

Considérant que, dans ces deux accidents, " *le plan sources* " (plan d'urgence mis en place par la Ville de Spa, en collaboration avec Spadel et les pompiers) a été activé ; que des mesures telles que la récupération d'écoulements potentiellement polluants et l'excavation locale de terres touchées par des écoulements ont permis d'éviter toute pollution du sous-sol ;

Considérant que ces derniers événements confirment (comme cela avait déjà été le cas par le passé), que les procédures d'urgence prévues en cas de crash montrent toute leur efficacité ; qu'en définitive, le risque qui doit être pris en compte au regard des activités de SPA Monopole est le risque d'une pollution et pas uniquement le risque de crash d'avion ;

Considérant, au regard de ce qui précède, qu'il y a finalement lieu de constater que SPA Monopole n'a jamais eu à subir de conséquence pour ses activités au regard des accidents en lien direct avec l'aérodrome (mais même en comptabilisant les accidents indirects) ; que le nombre de ces accidents se monte finalement à 3 en 30 ans (de 1995 à 2025) ce qui témoigne, en définitive, d'une occurrence très faible ;

Considérant, dès lors, qu'aucun élément ne permet de valider la théorie de SPA Monopole selon laquelle l'aérodrome de Spa serait plus accidentogène qu'un autre ;

Considérant, également, que la carte positionnant les crashes tend à suggérer visuellement une corrélation entre ces derniers et le tracé du circuit de l'aérodrome ; que, comme il vient d'être expliqué, ces crashes, hormis les 3 dont question ci-dessus, ne sont pas liés au fonctionnement de l'aérodrome ; que, dès lors, cette apparente corrélation entre l'endroit des crashes et le circuit de la piste est totalement fortuite et n'a aucune signification réelle ;

Considérant, pour être complet en matière de potentialité de pollution de la zone de captage, qu'un accident impliquant un appareil militaire pourrait également survenir, totalement indépendamment de la présence de l'aérodrome de Spa ; qu'en effet, en se limitant uniquement aux accidents impliquant un F-16 belge, ce ne sont pas moins de 24 crashes qui se sont produits sur le territoire national depuis 1980 ; que 10 d'entre eux sont survenus dans la région ardennaise ; qu'il est à noter que 5 de ces accidents impliquaient 2 avions, ce qui multiplie les sites d'impacts au sol ou étend considérablement la zone de retombée de débris si les 2 avions sont détruits en l'air à l'endroit de la collision ; qu'il faut également ajouter qu'un F-16 américain s'est écrasé près de Durbuy en 1995 ;

Considérant que ces avions comportent non seulement une très grande quantité de

carburant, mais également d'autres produits toxiques tels que de l'hydrazine, composé chimique miscible à l'eau en toutes proportions ; qu'ils représentent donc un beaucoup plus grand danger potentiel, tant en occurrence d'un accident qu'en conséquence au niveau de la pollution des eaux, que le fonctionnement de l'aérodrome de Spa ;

Considérant que plusieurs points de l'argumentaire de SPA Monopole, relatifs à la sécurité liée à l'utilisation de l'aérodrome de Spa, tendant à démontrer sa dangerosité, doivent être relativisés, voire réfutés ;

Considérant, tout d'abord, que beaucoup d'aérodromes de par le monde ont des particularités ; que les aérodromes au milieu du désert sans aucun obstacle dans toutes les directions à perte de vue sont, en proportion du nombre total, relativement rares ; que tous les documents à l'usage des pilotes tels que les cartes aéronautiques, les AIP, les NOTAM sont précisément destinés à leur fournir tous les renseignements relatifs à des particularités, permanentes ou temporaires, aux abords des aérodromes/aéroports ; que les pilotes se doivent d'en prendre connaissance avant tous vols vers et au départ de ces plates-formes ; que moyennant cette formalité, obligatoire pour garantir la bonne sécurité des opérations, l'usage de ces infrastructures peut se faire dans des conditions satisfaisantes de sécurité, sans quoi, elles ne seraient pas agréées par les autorités aéronautiques (en Belgique, le SPF Mobilité et Transports - Direction Générale du Transport Aérien) ;

Considérant que l'analyse des conditions particulières relatives à la sécurité de l'utilisation de l'aérodrome de Spa a été effectuée, à la demande de SPA Monopole, par la société CGX Aero, spécialisée en aéronautique, en son document "*Mémoire sur les risques aéronautiques – Aérodrome de Spa La Sauvenière*" ; que ses analyses devraient, *a priori*, être considérées comme fiables ; qu'il apparaît que ce n'est cependant pas toujours le cas, comme il sera démontré ci-dessous ;

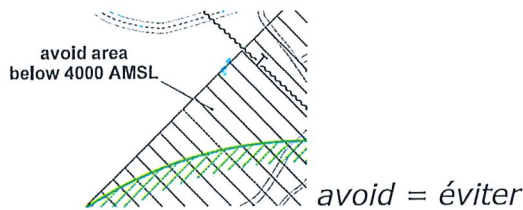
Considérant, également, que ce qui y est exprimé au départ de faits indiscutables peut être commenté ou remis en perspective de sorte que leur importance peut finalement se trouver relativisée (ou renforcée, suivant le point de vue défendu) ;

Considérant que le premier point développé dans cette analyse porte sur le fait que, pour éviter le survol ("*interdit*" à moins de 4000 pieds AMSL (au-dessus du niveau de la mer)) de la zone d'habitations de Nivezé, le tour de piste doit se faire main gauche, imposant de la sorte le survol des reliefs se trouvant au Sud-Est, perçant les surfaces de limitation d'obstacles ; que d'autres obstacles tels qu'une antenne GSM et des antennes de l'OTAN perceraient également ces surfaces; qu'en cas de mauvaises performances au décollage, un risque de collision avec ces surfaces existerait ;

Considérant, tout d'abord, qu'il est utile de préciser que le survol de la zone de Nivezé n'est pas interdit, au sens strict, par l'autorité aéronautique (la DGTA), mais que la carte VAC et le manuel d'aérodrome demandent d'éviter le survol de cette zone :

"3.2 Mesures de réduction de bruit

Eviter le survol du village de Nivezé et des alentours en dessous de 4000 ft AMSL."
(nous soulignons)



Considérant, en préalable, qu'il y a lieu de rappeler que l'utilisation de l'aérodrome de Spa ne peut se faire qu'en conditions de vol VFR (visual flight rules – règles de vol à vue) ; que, dès lors, tous les obstacles présents à proximité de l'aérodrome sont visibles par les pilotes ;

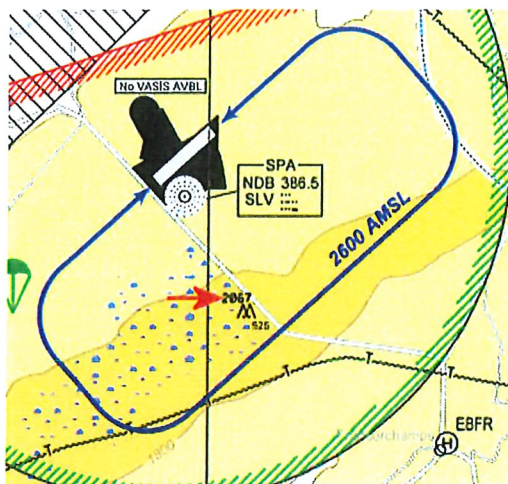
Considérant que ces obstacles, qui ne présentent de toute évidence pas un danger inacceptable, puisque l'aérodrome est agréé par la Direction Générale du Transport Aérien, sont dûment repérés sur les cartes aériennes ; que, comme déjà mentionné plus haut, les pilotes doivent avoir connaissance de ces éléments avant tout vol de ou à destination de l'aérodrome de Spa (comme pour tout autre aérodrome) ;

Considérant, ensuite, que le tour de piste main gauche, qui semble mis en cause par CGX Aero est, en fait, la norme en aéronautique ; que ce qui est particulier à l'aérodrome de Spa, c'est le circuit main droite lors de l'utilisation de la piste 05 pour éviter la zone de Nivezé, à droite dans ce cas ;

Considérant que les obstacles liés au relief du sol au Sud-Est de la piste sont soit le sol lui-même, soit les arbres qui le couvrent ; que, dans tous les cas, en conditions de vol à vue, ce type d'obstacle est pour le moins visible en ce qu'il constitue, par essence, la préoccupation principale d'un pilote (se situer par rapport au sol – position/altitude – est l'élément essentiel en vol à vue) ; que ce sol ne se présente pas comme une paroi abrupte mais bien sous forme d'une élévation très progressive et continue du relief se traduisant par une différence d'altitude entre celle de la piste et celle du point le plus élevé du sol au droit du circuit (crête de Malchamps) de moins de 100 m ; que cette augmentation de l'altitude du sol intervient sur une distance de 2 km ce qui représente une pente moyenne de maximum 5%, relief pour le moins très doux par rapport à ce qu'un pilote rencontrera lors de vols au-dessus des Ardennes ;

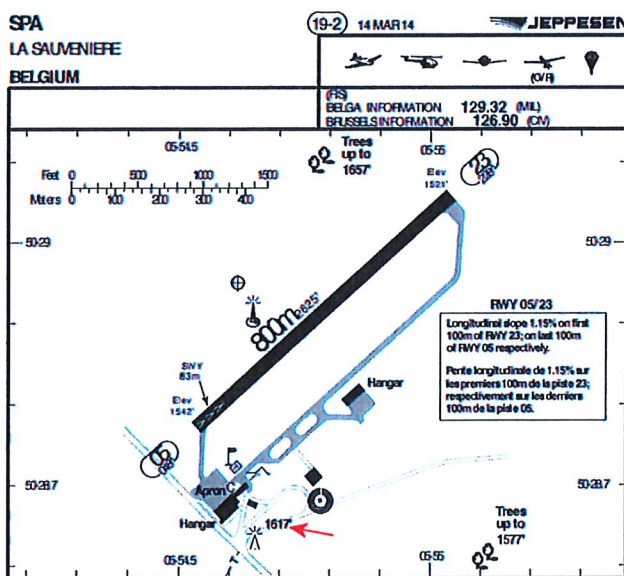
Considérant que l'altitude de vol du circuit de l'aérodrome de Spa est de 2600 pieds, c'est-à-dire ± 793 m ; que l'altitude maximale du sol au droit du circuit est de ± 565 m, ce qui signifie, au plus près du sol, une altitude de vol de ± 228 m (± 750 pieds), distance par rapport au sol nettement supérieure à celle à laquelle peut s'effectuer le premier virage (500 pieds) alors qu'ici, le vol s'effectue à une altitude stationnaire et en ligne droite ; qu'au vu de ce qui précède, on ne comprend dès lors pas en quoi la légère variation de l'altitude du sol au Sud-Est de la piste constituerait un danger important ou, à tout le moins, perturbant pour un pilote, même débutant ;

Considérant, par ailleurs, et après confirmation de la DGTA, que les antennes de l'OTAN et GSM ne percent pas la surface de limitation d'obstacles déterminée par l'application des prescriptions la circulaire GDF-04, seule d'application en Belgique ; que, de plus, les antennes de l'OTAN sont clairement signalées sur les cartes aéronautique (Skeyes, Jepessen) avec leur altitude maximale à 2067 pieds (flèche rouge) ;



Considérant que ces antennes se situent $\pm$ à 350 m à l'intérieur du périmètre du circuit et à une altitude (sommets) inférieure de $\pm$ 163 m à l'altitude de vol prévue à cet endroit ; qu'elle sont dès lors bien située hors du circuit et très visible pour les pilotes qui y évoluent, d'autant qu'elles sont peintes en couleurs " *haute visibilité* " blanc/rouge ;

Considérant que l'antenne GSM est, elle, située beaucoup plus près de la piste ($\pm$ 700 m au Sud-Est), à un endroit et une altitude où aucune évolution d'aéronef n'est supposée avoir lieu ; que, de plus, son sommet ne dépasse la cime des arbres environnants que quelques mètres (voir photo ci-dessous) rendant dès lors fort improbable un vol aussi proche de ladite cime ; qu'elle est elle aussi renseignée sur les cartes d'approche de l'aérodrome :



Considérant que le circuit de l'aérodrome dont il est discuté ici n'est, de plus, pas un " *itinéraire de balade* " en soi ; que les départs et arrivées de l'aérodrome se feront la plupart du temps sans parcourir ce circuit dans son intégralité en fonction de la provenance ou la destination de l'aéronef et de la piste utilisée ; que souvent ces arrivées et départs se feront depuis bien plus loin relativement dans l'axe de la piste empruntée ; que seuls les " *tours de piste* " complets, dans le cadre de l'écologie, où, justement, l'attention est particulièrement portée à ces éléments (relief, antennes OTAN), et au

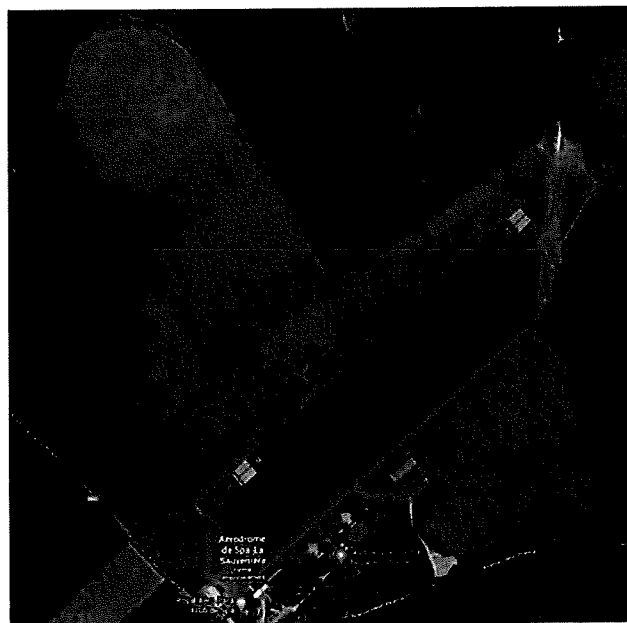
respect du circuit, peuvent provoquer des passages répétés à leur proximité, à distance de sécurité suffisante ;

Considérant qu'en cas de problème au décollage (mauvaises performances moteur ou aérodynamiques), contrairement à ce qui est affirmé dans le document établi par CGX Aero, ces obstacles qui se trouvent au Sud-Est de la piste ne représentent pas un risque direct de collision dans la mesure où, de par leur localisation, ils nécessitent au moins un virage serré pour être atteints, en s'y dirigeant, dès lors, volontairement ; qu'en cas de survenance de ce type de problème, les procédures standard enseignées en école de pilotage prévoient de chercher un terrain dégagé ou une zone praticable dans le secteur avant ($\pm 30^\circ$ à gauche ou à droite de l'axe) ; qu'effectuer un virage serré dans ces conditions difficiles serait, de plus, totalement contre-productif/intuitif dans la mesure où cela dégrade fortement l'énergie de l'avion, diminuant conséquemment sa vitesse et son altitude, qui sont justement les paramètres à essayer de maintenir au mieux pour se donner le temps d'envisager la solution la moins dommageable possible ;

Considérant qu'en ce qui concerne les vents et la position de la piste, l'analyse qui en est faite n'est pas objective et tend à renforcer un prétendu caractère dangereux ; qu'en effet, il est affirmé à plusieurs reprises, sans nuance, que la piste étant orientée Sud-Ouest et les vents dominants étant du Sud-Est, *"la majorité des décollages et atterrissages s'effectuent avec un vent traversier"* ;

Considérant qu'il y a d'abord lieu de rappeler que dans nos régions, les vents dominants viennent du Sud-Ouest ; qu'il n'y a aucune raison que la région de Spa fasse exception à cette vérité météorologique établie ;

Considérant que la connaissance du vent au niveau de l'aérodrome provient de la station météorologique qui se trouve sur le côté Ouest de la piste (flèche rouge) à une hauteur de 4 mètres du sol ;



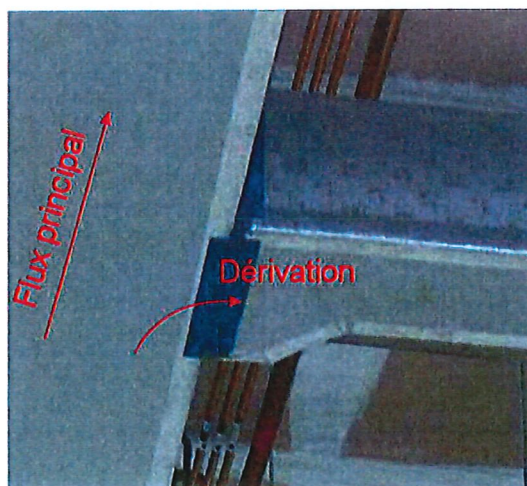
Considérant que, comme on peut le voir sur cette vue aérienne, l'ensemble de l'aérodrome est entouré de bois, les lisières les plus proches se situant, en fonction de

l'orientation considéré, à des distances de l'ordre de 200 à 250 mètres de la station météo ;

Considérant qu'il est bien connu dans le secteur des parcs éoliens industriels, pour lesquels des campagnes de mesure du vent de longue durée sont menées, entre autre, après l'installation des éoliennes (dans le cadre du contrôle du respect des normes de bruit, pour lequel la vitesse du vent sur le site doit être connue), que des mesures effectuées à des distances inférieures à 1 kilomètre de lisières forestières, à une hauteur de 10 mètres, au centre du périmètre du parc, donnent des résultats qui ne sont pas représentatifs, tant en direction qu'en vitesse, de ces mêmes paramètres mesurés à la nacelle des éoliennes à une hauteur de 80 à 140 m ;

Considérant, de plus, que l'implantation de l'aérodrome " *à flanc de colline* ", avec une pente vers l'Ouest, est également un facteur influençant le vent " *local* ", c'est-à-dire à proximité immédiate de la piste (du point de vue de l'altitude) ;

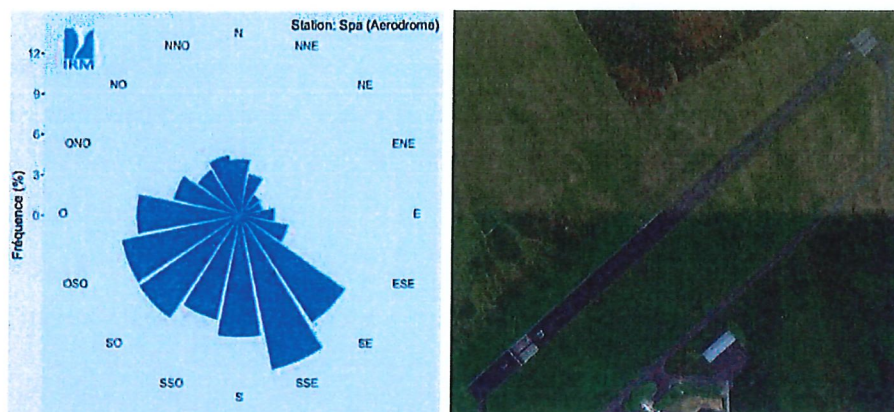
Considérant que, vu ces différents facteurs propres au site, il est possible (hypothèse basée sur un raisonnement plausible mais non démontré par des relevés sur le terrain) qu'un vent arrivant du Sud-Ouest hors de l'enceinte de l'aérodrome ne subisse une déflexion vers le Nord-Ouest au vu de la forme de dérivation que constitue l'entrée gauche de la partie qui accueillait anciennement l'hippodrome ; que c'est précisément selon cette forme que sont construites certaines dérivations dans des conduits d'air ;



Considérant, dès lors, qu'il est probable que la connaissance de la direction des vents particuliers au site provienne de la position et de la hauteur de la station météo, mais qu'au-dessus d'une certaine altitude hors de l'influence de ces paramètres très " *locaux* " l'orientation du vent soit plus conforme à ce qui est connu sur le reste de notre territoire (et même bien au-delà de nos frontières) de sorte que, seules les étapes de

l'approche ou de l'envol se passant à faible altitude et à proximité immédiate de la piste peuvent être rendues plus délicates ;

Considérant que la rose des vents ci-dessous représente la répartition des vents au niveau de la piste de l'aérodrome ;



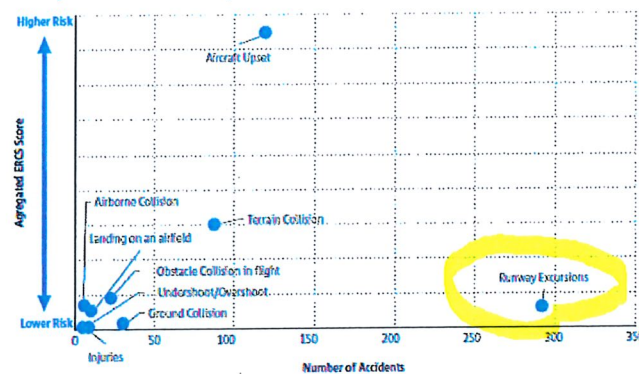
Considérant que le choix de l'utilisation du sens de la piste – 05 ou 23 – ne dépend pas d'une seule direction du vent mais bien de la prise en considération d'un secteur de $\pm 180^\circ$; qu'en l'espèce, vu l'orientation quasi Sud-Ouest/Nord-Est de la piste, ce sont tous les vents inclus dans le secteur NO à SE par le Sud qui imposeront l'utilisation de la piste 23 alors que ce sont les vents entre ces mêmes bornes, mais par le Nord, qui imposeront l'utilisation de la piste 05; que cela est d'ailleurs établi en ce que le QFU majoritaire à 70 % est bien la piste 23, ce qui correspond à la distribution des vents représentée ci-dessus ;

Considérant qu'en prenant en compte les vents venant, pour le secteur Sud, de OSO à SSO et pour le secteur Nord, de NNE à ENE, c'est-à-dire des directions pouvant être en pratique considérées comme étant relativement dans l'axe de la piste, on constate que 35 % du temps, le vent est dans l'axe de la piste ;

Considérant que pour les autres 65 % du temps, où le vent sera considéré comme traversier par rapport à l'axe de la piste, engendrant donc des conditions d'atterrissage plus difficiles, l'utilisation de la piste se fera 53 % du temps au QFU 23, ce qui signifie que les atterrissages " difficiles " se feront par le Nord-Est de l'aérodrome, sans aucun survol de l'impluvium des eaux de Spa ; que, pour l'ensemble des vents provenant du secteur Sud, ce qui entraîne l'utilisation de la piste 23 ± 70 % du temps comme déjà évoqué ci-dessus, cela incluant les conditions d'atterrissage " faciles " et " difficiles ", aucun survol de la Fagne au Sud de la N62 n'est nécessaire ;

Considérant, dès lors, que vu ce qui est mentionné dans le mémo des risques aéronautiques rédigé par CGX Aero " *Le rapport 2018 de l'EASA sur la sécurité en Europe indique que la très grande majorité des accidents pour l'aviation générale ont lieu à l'atterrissage et sont liés à des sorties de piste (300 occurrences relevées entre 2015 et 2017)* " ;

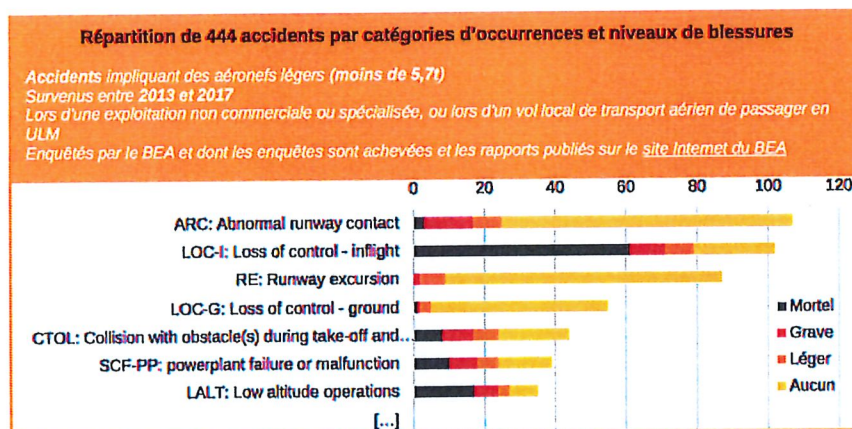
Figure 30. Distribution of key risk areas by frequency and aggregated ERCS risk score for aeroplane non-commercial operations, 2015-2017



l'on peut conclure que :

- 1) 70 % du temps, la phase du vol générant statistiquement le plus accidents se situe au Nord de la N62, sans influence directe sur la zone des captages des eaux minérales de Spa ;
- 2) ces accidents sont majoritairement des sorties de piste qui se déroulent donc dans l'enceinte de l'aérodrome où les conséquences en terrain totalement dégagé sont forcément moindres, les moyens d'intervention optimaux peuvent être déployés, le temps nécessaire à ce déploiement est minime et la facilité d'accès est maximale ;

Considérant que cette constatation est étayée par les enquêtes réalisées par le BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile), organisme français basé à l'aéroport de Paris – Le Bourget – sur 444 accidents d'avions de tourisme survenus en France entre 2013 et 2017 ; que l'on peut constater sur le graphique ci-dessous, spécifiquement issu d'accidents survenus à des avions de moins de 5,7 t, ce qui est bien le cas ici, que :



- 23 % des accidents sont causés par un contact anormal avec la piste (ARC) ;
- 19 % des accidents sont causés par une sortie de piste (RE) ;
- 11 % des accidents sont causés par une perte de contrôle au sol (LOC-G) (au roulage dans des conditions difficiles - vent, forte pluie, neige, objet sur le taxiway ou la piste, accrochage avec un véhicule stationné ou en mouvement aux abords immédiats du taxiway, ...) ;

Considérant que l'on peut donc constater que 53 % des accidents répertoriés se sont produits dans l'enceinte d'un l'aérodrome, endroit bien dégagé où les services d'intervention sont basés ;

Considérant qu'il y a cependant lieu de relever, en rapport direct avec ce qui précède, que lors de l'introduction de la demande de permis en 2019, qui a finalement abouti au permis ici contesté, l'enceinte de l'aérodrome ne concernait aucune zone répertoriée comme " *sensible* " eu égard aux captages de SPA Monopole, ce qui ne signifie pas pour autant qu'un crash dans cette zone aurait été sans conséquence pour les eaux souterraines ;

Considérant, étonnamment, que SPA Monopole semble toutefois avoir a considéré comme acceptable le risque lié à son nouveau captage, Malchamps F4 (ex-Salmon PZ4), autorisé en date du 15/10/2024, situé à ± 135 m de l'enceinte de l'aérodrome et pour lequel la zone de prévention éloignée forfaitaire englobe la totalité de la piste (voir le schéma p. 62) ; qu'au regard du " *risque zéro* " prôné par SPA Monopole vis-à-vis de ses captages et de la ressource en eaux souterraines, la démarche est peu compréhensible ;

Considérant qu'un autre danger potentiel de l'aérodrome serait constitué par l'altitude et la proximité la N62 à l'extrémité Sud-Ouest de la piste; qu'en effet, au dire de CGX Aero, la route percerait la surface de protection de la montée au décollage au QFU 23 d'environ 1 mètre; que, dès lors, sur la base du gabarit routier défini par l'OACI (hauteur de 4,80 m), un camion se trouvant dans l'axe de la piste sur la N62 percerait la surface de protection de $\pm 5,8$ m; que la conclusion de cela, tirée dans sa note par CGX Aero est que " *en cas de rotation tardive d'un aéronef décollant au QFU 23 et de mauvaises performances moteur ou aérodynamiques, un risque de collision avec le talus de la route ou bien un véhicule circulant sur cette dernière existe* " ;

Considérant, dans un premier temps, qu'il y a lieu de revenir sur la formulation exacte de ces éléments ; qu'il est écrit dans le mémo de CGX Aero : " *la route N62 se situe à environ 125 m du seuil de piste 05 [...]* " ;

Considérant que cette affirmation est erroné ; que c'est, en fait, la fin du tarmac qui se situe à 125 m du bord de la N62 mais que le seuil de piste, qui détermine du point de vue aéronautique la portion de la piste qui est autorisée d'utilisation, est à 209 m ;



Considérant que, précisément, ce seul de piste a été déterminé à cet endroit par la DGTA pour éviter tout percement de la surface de protection par la route ; qu'il a été positionné sur place par un géomètre assermenté ;

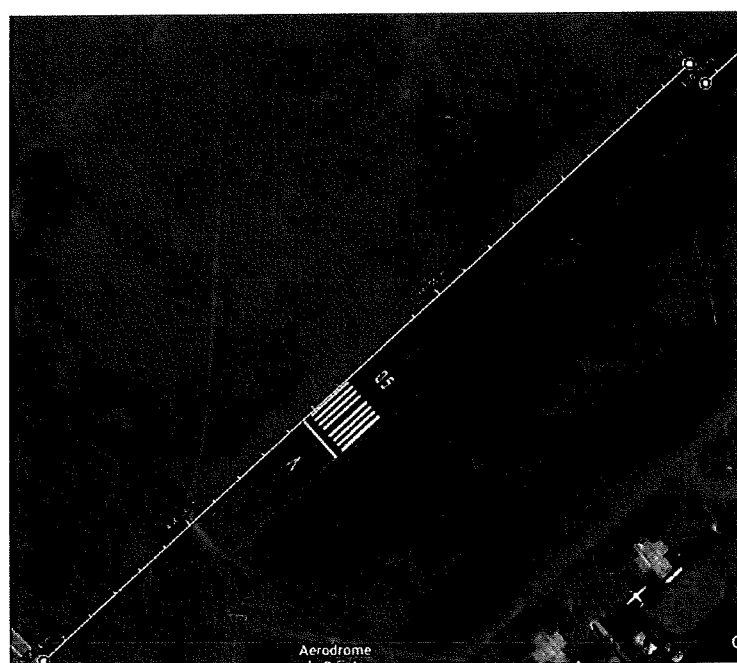
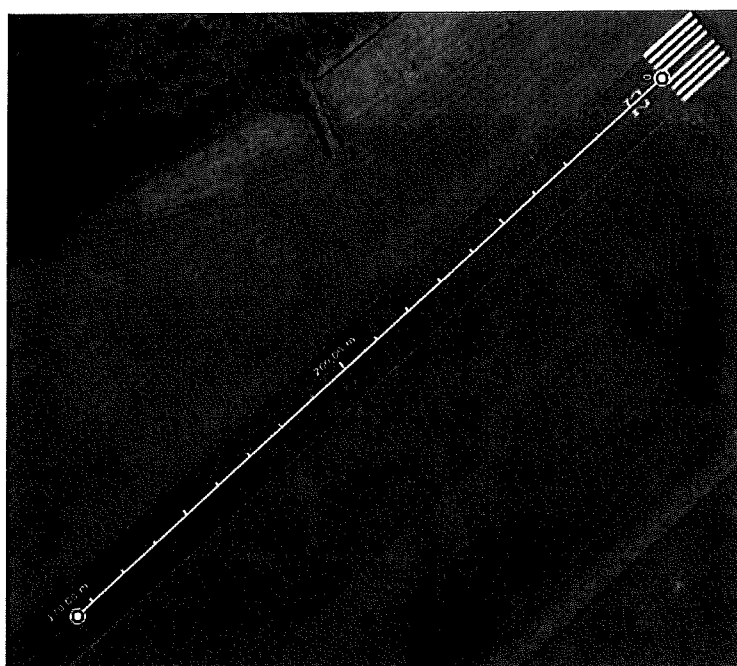
Considérant, également, que la norme de l'OACI de 4,8 m pour la hauteur d'un camion n'est pas d'application en Belgique ; que cette hauteur, en conformité avec la circulaire GDF-04, seule d'application, est de 4 m, ce qui correspond, par ailleurs (ce n'est pas un hasard), à la hauteur maximale pour un camion en Belgique (hors autorisation spéciale) ;

Considérant que cette hauteur de 4 m a également été prise en compte dans le calcul de l'endroit du seuil de piste tel qu'existant ; qu'il n'y a donc, en fait, aucun percement de la surface de protection à relever au niveau de la N62, même si un camion y passe ;

Considérant qu'outre ces considérations purement réglementaires, le raisonnement "factuel" qui suit peut être tenu ;

Considérant que CGX Aero, dans son (autre) document "Aérodrome de Spa La Sauvenière - Etude de réaménagement des infrastructures et des procédures aéronautiques", considère comme "appareil critique pour la réalisation de l'étude", donc sélectionné à titre de "worst case" ("l'appareil le plus contraignant en termes de performance de montée initiale parmi les aéronefs reçus sur Spa"), le CESSNA 172 ; que cet appareil a, en conditions normales, une distance de décollage de 370 m et un taux de montée de 700 pieds/min (3,6 m/s) à une vitesse de 75 nœuds (140 km/h) ;

Considérant dès lors que, si l'avion commence son roulage après avoir effectué son point fixe au "bas" des bandes blanches au début de la piste 23, il sera en vol après 370 m et il lui restera une distance de 518 m à parcourir avant d'atteindre le bord de la route ;



que, dans ce cas, l'altitude de l'avion par rapport à son point de décollage effectif sera, au moment du survol du bord de la route, de 47 m (scénario 1) ;

Considérant que si l'on envisage un scénario défavorable (2) intégrant une température élevée, une pression atmosphérique basse, l'absence de vent, l'avion à sa charge maximale autorisée, on obtient, sur la base des indications données par le manuel de vol du Cessna 172 (et en adoptant encore une lecture maximaliste de ces informations), une distance de décollage allongée de ± 100 m (470 m au total) et un taux de montée réduit à 550 pieds/min (2,8 m/s); que, dans ce cas, l'altitude de l'avion par rapport à son point de décollage effectif, au moment du survol du bord de la route, sera de 30 m ;

Vitesse montée 75 kt -	Scénario 1	Scénario 2
Distance décollage	370 m	470 m

Distance restante	518 m	418 m
Taux de montée	700 ft/min (3,6 m/s)	550 (2,8 m/s)
temps jusqu'à N62 à 75 kt	13 s	11 s
Hauteur passage route	47 m	30 m

Considérant que si l'on pousse ce raisonnement à l'extrême en considérant que l'avion parvient très tardivement à quitter le sol, au niveau du seuil (à ± 80 m de la fin de l'extrémité Sud-Ouest de l'asphalte) de la piste 05 (l'avion aura donc roulé sur la piste pendant environ 680 m, c'est-à-dire 210 m de plus que dans le scénario 2 ci-dessus) et poursuit au taux de montée encore réduit de 500 pieds/min (2,54 m/s), il passera le bord de la N62 à une hauteur, depuis son point d'envol, de 13,5 m ; que toute collision avec un camion, aussi haut soit-il, est donc impossible ;

Considérant, toutefois, que ce scénario extrême ne peut, normalement, survenir dans la mesure où le pilote d'un avion, dont les circonstances le rend si peu performant, devra avoir interrompu sa tentative de décollage bien avant cela en fonction de l'endroit où il aura atteint, ou pas, la vitesse critique (V1) à laquelle il doit prendre la décision de, soit continuer sa manœuvre de décollage, soit l'interrompre en toute sécurité ;

Considérant que l'on voit donc que, hors d'un scénario catastrophe, toujours possible mais très peu probable, d'un avion se trouvant dans l'incapacité totale de décoller avant le franchissement de la N62, en prenant en compte l'avion le moins performant fréquentant l'aérodrome et des conditions cumulatives clairement très défavorables, un décollage est possible avec une marge de sécurité suffisante, d'autant que ce décollage " catastrophe " ne s'accompagnera pas forcément, loin s'en faut, du passage d'un camion dans l'axe de la piste au même moment ;

Considérant que CGX Aero termine son mémo en mettant l'accent sur le fait que la plateforme de Spa est relativement technique et nécessite un minimum d'expérience aéronautique ; que durant le/les premier(s) vol(s) " solo ", un élève, privé de la présence d'un instructeur à ses côtés, pourrait se trouver confronté à un des risques aéronautiques mentionnés dans les points précédents du mémo ;

Considérant, toutefois, qu'il a été montré ci-avant que ces risques supposés sont surtout des particularités de l'aérodrome et de son environnement immédiat, qui doivent être bien connues des pilotes, élèves ou non ; que c'est d'ailleurs dans ce but sécuritaire qu'une contrainte, clairement spécifiée dans l'AIP " *EBSP — SPA / La Sauvenière* " impose en son point EBSP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES: " *Due to the presence of significant obstacles, solo training flights require two familiarization flights with instructor. The solo training flight has to be carried out within 6 weeks after the last familiarization flight with instructor* " (traduction : En raison de la présence d'obstacles importants, les vols d'entraînement en solo nécessitent deux vols de familiarisation avec l'instructeur. Le vol d'entraînement en solo doit être effectué dans les 6 semaines suivant le dernier vol de familiarisation avec l'instructeur) ; que, d'ailleurs, le fait que trois accidents, directement imputables aux activités de l'aérodrome (de plus, pas lors de vols d'écologie) soient survenus en 30 ans, alors que, comme le mentionne CGX Aero " *Spa La Sauvenière accueille un grand nombre de vols d'écologie tout au long de l'année* " tend bien à prouver que la plateforme de Spa, bien connue et bien utilisée, n'est pas spécialement accidentogène, contrairement à ce qu'exprime, comme étant une évidence, SPA Monopole au point 58. de son recours " *Par conséquent, cette piste représente, par sa configuration même, un danger important pour*

ses utilisateurs. Le risque de crash est amplifié par la configuration de l'aérodrome." ;

Considérant, de plus, qu'en ses annexes au recours, SPA Monopole a joint une carte des crashes d'avions en Belgique ; que, tout d'abord, cette carte est fort peu utile dans la mesure où il n'est pas indiqué la période de recensement considérée ; que, cependant, dans cette période inconnue, il s'avère que l'on recense 2 accidents à l'aérodrome de Spa, mais que, dans le même temps, on recense également 2 accidents dans le cadre de l'aérodrome de Theux ; que cet aérodrome n'est pourtant pas connu pour être dangereux ; que son AIP ne contient aucune instruction particulière ;

Considérant donc que ce document n'apporte aucune information utile ;

Considérant que, comme déjà mentionné plus haut, suite à l'accident du 28/01/2024, causé par de mauvaises conditions météo et, en particulier, un fort vent de travers, les prescriptions suivantes ont été ajoutées à l'AIP :

" Wind speed limitations :

- *the aerodrome will be closed when wind speed is above 25 KT (gust not included).*
- *no take-off or landing allowed for non-home based pilots when wind is above 15 KT (gust not included).*

Non-home based pilots :

- *shall fill the aircraft cross-wind limitation on the PPR form available on the aerodrome operator website: www.aerodromedespa.be.*
- *are invited before inbound flight to contact by phone the aerodrome operator for actual weather information (+32 (0) 87 79 52 60) "*

(traduction :

" Limitations de vent :

- *L'aérodrome sera fermé lorsque le vent sera supérieur à 25 kt (rafales non comprises).*
- *Aucun décollage ni atterrissage ne sera autorisé pour les pilotes non basés sur l'aérodrome lorsque le vent sera supérieur à 15 kt (rafales non comprises).*

Les pilotes non basés sur l'aérodrome :

- *doivent remplir le formulaire PPR relatif aux limitations de vent de travers, disponible sur le site web de l'exploitant de l'aérodrome : www.aerodromedespa.be.*
- *sont invités à contacter l'exploitant de l'aérodrome par téléphone avant le vol d'arrivée pour obtenir les informations météorologiques actuelles (+32 (0) 87 79 52 60).) "* ;

Considérant qu'au sujet de ces mesures, SPA Monopole formule les critiques suivantes :

" (...) les conditions précitées, si elles sont utiles et à ne pas réduire, ne sont pas de nature à garantir pleinement la sécurité de l'aérodrome et la préservation de l'environnement.

En particulier, la pertinence de la distinction faite entre les pilotes qui seraient " basés à Spa " (lesquels sont autorisés à voler en cas de vent supérieur à 15 nœuds) et ceux

qui ne le sont pas (lesquels ne sont pas autorisés à voler dans ces conditions) est fermement contestée.

Tout d'abord, la définition d'un pilote qui serait " basé à Spa " est loin d'être évidente : quels sont les critères retenus pour procéder à cette qualification ? Les pilotes n'ont par définition aucune " attache " à un aérodrome particulier : seuls les avions, en tant que véhicules, sont dans cette situation.

De plus, si l'on estime que des conditions de vent supérieur à 15 nœuds présentent un danger pour une certaine catégorie de pilotes, il est impératif que cette même limite soit appliquée à tous, sans distinction. En matière de sécurité aérienne, le principe de précaution doit prévaloir, et il est inacceptable d'appliquer des standards de sécurité différents en fonction d'un critère aussi subjectif et incertain que la notion d'attachement d'un pilote à un aérodrome.

Rien ne justifie qu'un pilote " basé à Spa " serait plus apte à voler dans des conditions de vent plus difficiles. En effet, l'attachement d'un pilote à un aérodrome n'a aucune incidence directe sur ses compétences à faire face à des conditions météorologiques défavorables ou imprévues, telles que des rafales de vent. Les aptitudes d'un pilote à gérer des situations complexes ou dangereuses ne peuvent être évaluées sur un critère aussi flou.

Pour garantir la sécurité de tous, les règles doivent être uniformes et fondées sur des critères techniques objectifs, applicables à l'ensemble des pilotes sans exception.

En conséquence, l'interdiction de voler par vent supérieur à 15 nœuds doit s'appliquer à tous les pilotes, sans exception. " ;

Considérant que la notion de " pilote basé " se rapporte à tout pilote :

- dont l'avion est basé sur l'aérodrome de Spa ;
- suivant un écolage dans une école de pilotage basée à Spa
- qui a satisfait à l'exigence de deux vols avec instructeur avant tout vol solo comme spécifié au point " *EBSP AD 2.22 Flight Procedures* " de l'AIP ;
- tout pilote fréquentant régulièrement l'aérodrome ;

Considérant que, relativement à ce dernier critère, et d'une manière générale, il est utile de rappeler que l'aérodrome de Spa est " *PPR* " (Prior Permission Required – Autorisation Préalable Requisite) ce qui signifie que tout pilote voulant atterrir à Spa doit prendre contact avec la tour de contrôle au préalable et obtenir l'autorisation de se poser ; que, dès lors, ce contact obligatoire permet au Commandant de l'aérodrome, dans des conditions météorologiques difficiles, et en applications des mesures ci-dessus, de refuser un atterrissage non absolument nécessaire (situation de détresse) ;

Considérant que cette formalité préalable s'applique d'office à l'aérodrome par la mention figurant au point " *EBSP AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative Data* " de l'AIP :

8 Remarks

The use of the aerodrome is subject to prior permission from the operator.

et se trouve donc encore renforcée, pour les pilotes non basés, par la disposition spécifique déjà mentionnée plus haut :

" *Non-home based pilots* :

- *shall fill the aircraft cross-wind limitation on the PPR form available on the aerodrome operator website: www.aerodromedespa.be.*
- *are invited before inbound flight to contact by phone the aerodrome operator for actual weather information (+32 (0) 87 79 52 60) "*

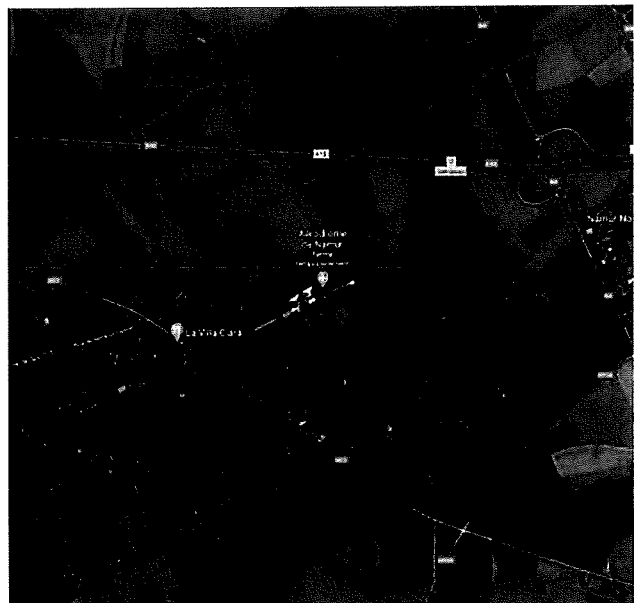
Considérant que, la prise de contact préalable avec la tour de contrôle étant obligatoire, le Commandant aura toute latitude pour s'assurer que le pilote qui formule sa demande d'atterrissage peut être considéré – ou non – comme connaissant les spécificités de l'aérodrome ;

Considérant que toutes ces règles et procédures sont validées par la DGTA dont, il est utile de le rappeler, la première mission est de garantir la sécurité des biens et des personnes dans et en dehors de l'aérodrome ;

Considérant, pour le surplus, qu'il ne revient pas à SPA Monopole d'édicter des règles aéronautiques régissant le fonctionnement de l'aérodrome ;

Considérant que SPA Monopole exprime également en son recours une prétendue non prise en compte dans l'étude d'incidences sur l'environnement des risques humains au niveau de la population environnante au regard de la supposée dangerosité de l'aérodrome ;

Considérant qu'une simple comparaison entre deux aérodromes suffit à montrer que cette allégation n'est pas fondée; que, hormis le fait, comme démontré ci-dessus, que la plateforme de Spa n'est pas plus accidentogène qu'une autre et que, statistiquement, la majorité des accidents, tous aérodromes confondus, se produisent aux abords même de la piste, dans l'enceinte de l'aérodrome, il faut constater au moyen de vues aériennes que très peu de population est directement exposée aux activités de l'aérodrome, contrairement, à titre d'exemple, à l'aérodrome de Namur - Temploux:



Aérodrome de Spa (± 2 km de part et d'autre du milieu de la piste)
de Temploux-Namur (± 2 km de part et d'autre du milieu de la piste)

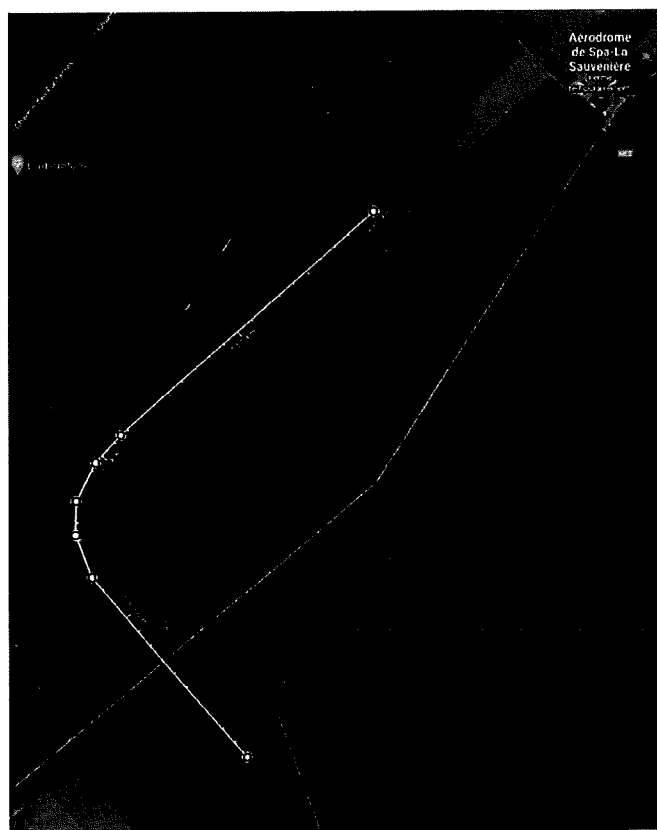
Aérodrome

Considérant que l'on peut constater sur les deux vues ci-dessus que l'environnement

humain immédiat de l'aérodrome de Spa est quasi inexistant alors que, pour la même zone considérée pour l'aérodrome de Temploux-Namur, on trouve, à quelques centaines de mètres (550 m) de l'extrémité Sud-Ouest de la piste, des zones résidentielles abondamment peuplées ; qu'il faut également constater que non loin de l'autre extrémité de la piste se trouve l'autoroute E42, axe routier majeur de la Wallonie drainant ± 50.000 véhicules par jour ;

Considérant, par ailleurs, que SPA Monopole ne peut se prévaloir d'aucun intérêt direct et n'a donc aucune prérogative particulière pour discuter de cet aspect du dossier qui ne l'impacte aucunement ;

Considérant, en matière de sécurité concernant potentiellement SPA Monopole, que le circuit de l'aérodrome de Spa a une longueur totale de ± 13 km ; que la partie au Sud de la N62, au-dessus de l'impluvium des eaux minérales de Spa, représente ± 5 km dans ce circuit ; que ces seuls 5 km présentent un éventuel danger pour cette zone de fagne ; que 2 km (voir ci-dessous) peuvent être plus problématiques en matière d'accès dans la mesure où ils se trouvent au-dessus des arbres ; que, toutefois, cette zone boisée est parcourue de diverses voies d'accès de type " *chemin forestier* " ; que, de ce fait, aucun endroit ne se trouve à plus de 250 m d'une voie d'accès praticable (ou qui devrait l'être) ;



Considérant que le point du circuit " *Sud* " le plus éloigné de la piste (coin Sud-Est situé approximativement au-dessus de la ligne à haute tension) se trouve à $\pm 2,5$ km l'enceinte de l'aérodrome ; que dans le cas d'une panne moteur survenant à cet endroit en parcourant le circuit à l'altitude prévue de 2600 pieds AMSL (793 m), la piste se trouvant à ± 470 m d'altitude, un avion aurait à sa disposition une hauteur de descente en plané de 323 mètres ; qu'un avion d'une finesse de 10, valeur courante pour des avions de type Cessna, pourrait parcourir en vol plané dix fois sa hauteur par rapport au sol (en air

calme), soit, dans le cas d'espèce, $\pm 3,2$ km; que l'on voit donc que, dans ce cas le plus défavorable en terme de distance, un avion en vol plané pourrait atteindre la piste et, à défaut de pouvoir s'y poser, pourrait à tout le moins atteindre l'enceinte de l'aérodrome, endroit le plus indiqué pour tenter un atterrissage hors-piste ; qu'au pire, la zone d'approche en vis-à vis de la piste, bien dégagée et maintenue en végétation rase, pourrait également constituer un dernier recours en matière de zone facilement accessible aux différents intervenants " *post -crash* " ;

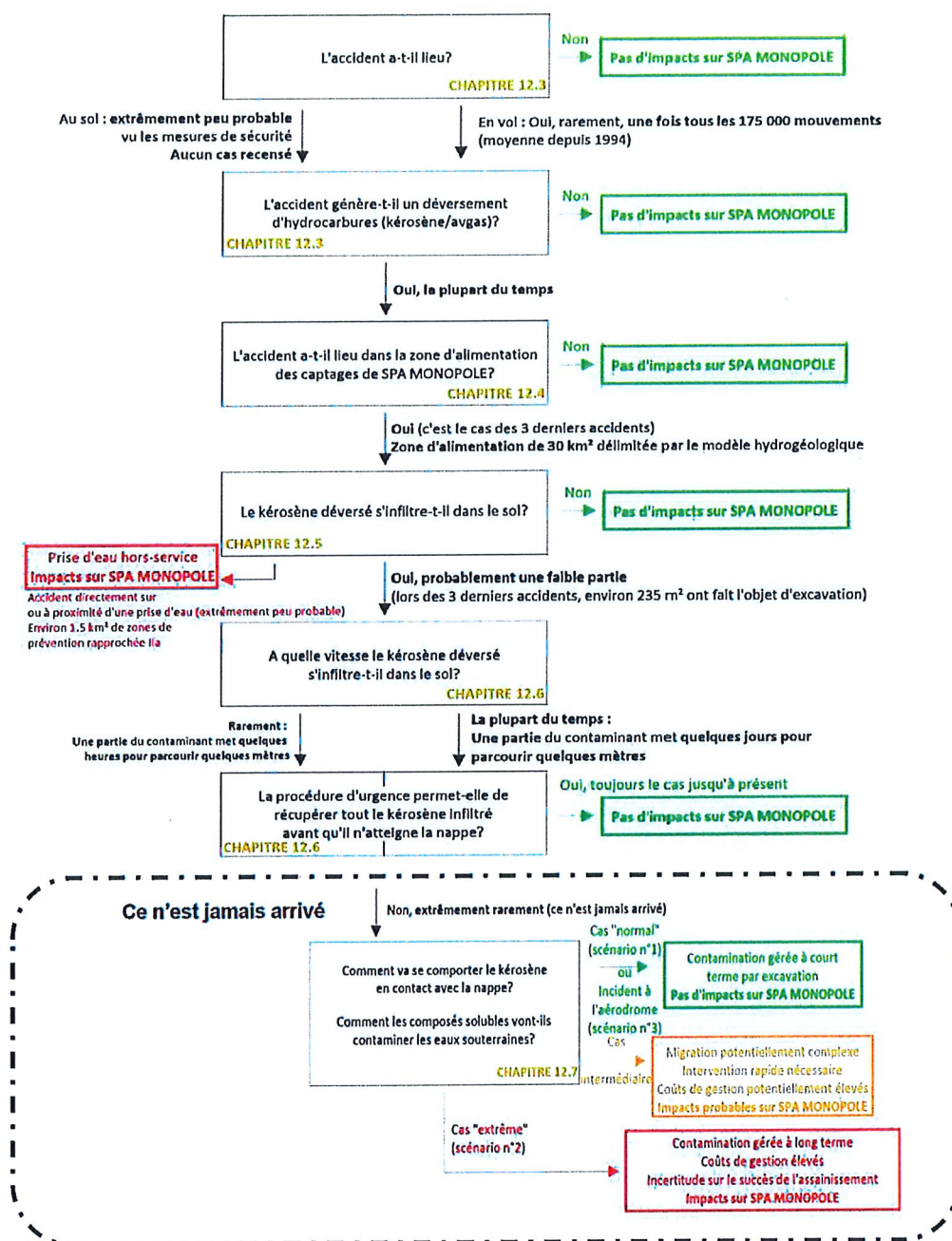
Considérant que SPA Monopole exprime finalement au point 47. de son recours, à propos de l'éventuelle dangerosité la plateforme spadoise que, finalement, le plus important n'est pas le risque de survenance d'un accident, mais bien ses conséquences :

"47. Quant à la prise en compte de la probabilité du risque mais pas des conséquences du risque - A supposer même que, comme les fonctionnaires technique et délégué l'affirment, " il peut être raisonnablement avancé que le risque d'un accident au-dessus des zones de captage et dû à l'activité de l'aérodrome de Spa est faible ", il n'en demeure pas moins que les conséquences en cas d'accident seraient désastreuses.

Ce n'est dès lors pas tant la probabilité du risque d'accident qui pose problème mais les conséquences en cas de réalisation du risque. Ces conséquences seraient à ce point grave pour les activités de SPA Monopole qu'elles justifient une interdiction de survol de la zone d'impluvium depuis ou vers la piste existante." ;

Considérant que ces affirmations péremptoires semblent inutilement alarmistes quant aux conséquences d'un accident, qui seraient, selon SPA Monopole, inévitablement désastreuses ;

Considérant, en effet, que l'étude d'incidences sur l'environnement synthétise très bien les différents cas pouvant survenir avec les conséquences possibles pour les activités de SPA Monopole, en prenant en compte les moyens d'intervention disponibles, comme suit :



Considérant que la conclusion de l'analyse ci-dessus par l'auteur d'EIE est la suivante :

" En conclusion, la vulnérabilité des prises d'eau et de la masse d'eau exploitée face à l'activité de l'aérodrome dépend d'une très grande quantité de paramètres dont la variabilité à l'intérieur de la zone étudiée est élevée. Il a été démontré que les conditions générales étaient favorables à des déplacements de contaminants très lents. En effet, les vitesses de transport ont été évaluées à quelques cm à dizaines de cm par jour dans les configurations représentatives de la majorité des écoulements tels que simulés à l'aide du modèle hydrogéologique. Ces caractéristiques permettent de garantir l'efficacité des assainissements par excavation dans tous les scénarios hydrogéologiques considérés et possibles excepté celui associé à une faille (zone d'écoulement préférentiel). La probabilité

d'occurrence de ce dernier scénario est toutefois jugée extrêmement faible. Enfin, pour aboutir à une contamination non gérable des eaux souterraines exploitées par Spa Monopole en suite des activités de l'aérodrome de Spa-La Sauvenière, il a été démontré qu'il était nécessaire de rassembler un bon nombre de conditions dont la réalisation simultanée est extrêmement peu probable." (nous soulignons) ;

Considérant qu'il faut effectivement constater que les accidents qui ont eu lieu dans la zone d'alimentation des captages ont été gérés en suivant les procédures d'urgence prévues et ne semblent pas avoir eu le moindre impact sur les eaux souterraines et sur l'activité de SPA Monopole ;

Considérant que SPA Monopole "analyse" ensuite minutieusement au point 69. de son recours, les accidents, pour certains erronément attribuées à l'aérodrome, comme expliqué plus haut, survenu depuis 1995 ainsi toutes les mesures qui ont dû être prises pour juguler les pollutions potentielles, la durée et le coût de ces interventions et le nombre de victimes ;

Considérant que l'on ne voit pas en quoi ces éléments sont utiles à la cause ; qu'en effet, ni les moyens déployés en matériel et en hommes (à l'exception de l'intervention de représentants de SPA Monopole), ni le coût de l'intervention à charge de la Région, ni le nombre de victimes ne sont des aspects relevant de compétences ou de prérogatives imputables à SPA Monopole ;

Considérant que SPA Monopole relève également qu'à l'occasion de ces accidents et des excavations qui s'en sont suivies, plusieurs centaines de mètres carrés de biotope considéré comme exceptionnel (sol tourbeux humide) ont été détruites ; qu'elle constate qu'il y a donc un incohérence dans le chef de la Région Wallonne qui, en même temps, soutient la restauration de la fagne, et persiste à maintenir l'exploitation de l'aérodrome de Spa et le survol de l'impluvium des eaux souterraines de ladite fagne ;

Considérant qu'il est utile de rappeler que seuls 3 accidents sur 30 ans sont en lien avéré avec le fonctionnement de l'aérodrome ; que, pour les autres, étant indépendants de l'aérodrome, aucune responsabilité n'est imputable aux autorités régionales; qu'une interdiction du fonctionnement de l'aérodrome ou une modification permettant de ne plus survoler – au cours de l'utilisation réglementaire de l'aérodrome – le site des captages n'empêchera jamais qu'un appareil en perdition vienne s'y poser en catastrophe avec, au vu de la consistance du sol, un accident inévitable ;

Considérant, par ailleurs, ce lors de ces 3 accidents, un seul s'est produit en bordure intérieure de la zone Natura 2000 BE33031, à proximité de la N62, et a nécessité l'excavation de $\pm 200 \text{ m}^2$ de sol ; que les deux autres crashes se sont produits en dehors de ce type de zone protégée ;

Considérant qu'ensuite (point 71.), relativement à la prise en charge des accidents susmentionnés, SPA Monopole exprime le commentaire suivant: " Lors de ces crashes, les pollutions du sol générées ont toujours pu être prises en charge grâce à l'opiniâtreté des pompiers bénévoles et parce que les seuls crashes avec mort d'homme sont survenus dans un endroit relativement accessible.", laissant sous-entendre que des conditions favorables sont systématiquement rencontrées, et de poursuivre " Il en aurait été différemment si cela s'était déroulé plus au centre de la zone d'impluvium totalement inaccessible. Nous estimons qu'en cas de crash dans le centre de la zone de la Fagne

de Malchamps et en cas de mort d'homme, il faudrait plusieurs jours pour commencer les travaux de dépollution malgré l'existence du plan d'urgence Sources.

Durant cette période, il est évident, que la pollution du sol aurait le temps de se propager dans les eaux souterraines peu profondes à cet endroit et de contaminer irréversiblement la ressource des eaux de Spa." ;

Considérant qu'en ce qui concerne le premier aspect relatif à l'accessibilité du centre de l'impluvium, cela a déjà été abordé *supra* (p. 84) et il s'avère que cette affirmation est inutilement alarmiste et factuellement fausse ; que, cependant, des actions visant à l'optimisation des mesures d'intervention peuvent certainement être apportées afin de minimiser les temps d'accès ; que toutefois, certains aspect de ces améliorations dépendent du bon vouloir de SPA Monopole ; que, de plus, cela relève du " *plan d'urgence Sources* " et non pas du permis unique ;

Considérant qu'en ce qui concerne la contamination annoncée de la ressource des eaux de Spa, il est renvoyé *supra* à la partie " *hydrogéologie* " de l'analyse dans laquelle il est expliqué, sur la base d'informations données par SPA Monopole, que les différentes nappes – peu profondes et profondes – ne communiquent pas entre elles alors que différents scénarios envisagés le sont au départ d'hypothèses sécuritaires, qui simulent une communication entre ces mêmes nappes, en vue de simuler le transport de contaminants suite à un accident d'aéronef ;

Considérant qu'il semble que les seules situations critiques en cas d'accident seraient celles qui impliqueraient un impact sur une installation de captage ou sur une zone fracturée avec communication relativement directe vers une nappe profonde ;

Considérant que le premier cas, s'il est en théorie possible, est en pratique fort peu probable dans la mesure où, premièrement, la survenance même d'un accident dans la zone de captage l'est, et qu'il faudrait, deuxièmement, que le point d'impact soit précisément une " *cible sensible* " (installation de captage) de quelque m² à quelques dizaines de m² ; que, de plus, ces ouvrages (petits bâtiments, têtes de puits, ...) sont construits en matériaux (blocs, briques, pierres, béton, métal, ...) présentant une certaine résistance mécanique ;

Considérant que la seconde hypothèse pourrait être plus susceptible – en étant toutefois également fort peu probable dans l'absolu - de se réaliser ; que, cependant, dans ce cas précis, SPA Monopole pourrait être en mesure de faciliter grandement la connaissance d'un éventuel danger accru de pollution rapide, et, partant, d'optimiser la mise en œuvre des moyens d'intervention ; qu'en effet, il lui suffirait de bien vouloir communiquer, aux différents intervenants impliqués dans la gestion d'un éventuel crash, la localisation des zones fracturées qu'elle a identifiées au sein de l'impluvium des eaux minérales de Spa, ce qu'elle refuse de faire ;

Considérant qu'une optimisation des moyens d'intervention fait déjà l'objet de conditions particulières de la décision ici contestée ; que ces conditions sont les suivantes :

- Réaliser de façon régulière une répétition de la procédure d'urgence en collaboration avec Spa monopole ;
- Réaliser occasionnellement une répétition de la procédure d'urgence en

conditions climatiques défavorables (couverture neigeuse plus importante) ;

- Informer les parties prenantes de tout changement de personne intervenant dans ce plan d'urgence ;
- Cartographier les zones d'accessibilité réduite afin de déterminer des solutions d'accès anticipativement et favoriser le bon déroulement de la procédure d'urgence ;
- Accroître la maîtrise des assainissements en développant un outil de gestion de la masse d'eau visant à favoriser la mise en place rapide et efficace de solutions d'assainissement adéquates en cas d'accidents ;
- Intégrer dans le Plan Interne d'Urgence de l'aérodrome toutes les procédures de gestion des accidents ayant un impact sur l'environnement présentées dans le plan "Sources Spa" ;

Considérant que l'on voit bien dans ce qui précède qu'une indéniable volonté de gérer le plus efficacement possible un éventuel accident est bien présente au travers de ces dispositions ; que la communication par SPA Monopole de la localisation des zones fracturées connues serait un élément supplémentaire important pour encore augmenter l'efficacité de ces conditions et, partant, réduire le risque qu'une éventuelle pollution atteigne les eaux de Spa d'une manière dommageable ;

Considérant qu'il a déjà été relevé *supra* que SPA Monopole refuse de donner ces informations, au prétexte qu'elles n'ont pas lieu de l'être dans la mesure où, tout survol de l'impluvium des eaux minérales de Spa doit, selon elle, être interdit ; que SPA Monopole propose cependant, "*si le permis était malgré tout octroyé*", les mesures supplémentaires ci-dessous (par souci de d'efficacité, chaque mesure sera directement commentée immédiatement à sa suite) ; que parmi ces mesures, très peu sont acceptables ; que certaines sont irréalistes, inappropriées, ou ne relèvent pas de la police des établissements classés mais bien d'autre réglementations indépendantes, régionales ou fédérales :

- *Interdiction de survol de l'impluvium des eaux de Spa (à l'ouest de la route nationale N62) ;*

Une interdiction totale du survol de la zone des captages de SPA Monopole, dans le cadre des vols liés au fonctionnement de l'aérodrome ou non, ne relève pas de la police des établissements classés mais bien des autorités aéronautiques fédérales. Jusqu'à ce qu'une telle disposition réglementaire contraignante n'intervienne éventuellement, même si l'aérodrome de Spa était totalement mis à l'arrêt, rien n'empêcherait des aéronefs de survoler ladite zone (vols "*touristiques*" de passage, vols militaires, avions de ligne, ...) ;

- *Interdiction d'utilisation de substances contenant des polluants éternels, tels que – par exemple – les PFAS, dans le cadre de l'exploitation de l'aérodrome ;*

Cette mesure est cohérente et sera imposée en condition du permis ;

- *Limitation du nombre de mouvements annuels à 12.500 (ce qui correspond au nombre de mouvements actuel) ;*

Cette condition n'est pas acceptable et ne correspond, de plus, pas au nombre de mouvements actuel qui était en moyenne, pour les années 2022 à 2024, de $\pm 15\,500$;

- *Fermeture de l'aérodrome (avec dès lors une interdiction de décollage et d'atterrissage) en cas de vent supérieur à 15 nœuds, sans distinction entre pilotes " basés à Spa " et les autres, afin de garantir des conditions de sécurité égales et objectives ;*

Les limitations d'accès actuelles, spécifiées dans l'AIP, et adoptées suite à l'accident de janvier 2024 sont discutée *supra*. Elles sont, à ce stade jugées suffisantes ;

- *Retrait progressif (Phasing out) des aéronefs utilisant des carburants fossiles ;*

Afin de réduire les risques de contamination de l'environnement et des eaux minérales naturelles de Spa liés à l'utilisation de carburants fossiles polluants, contenant du benzène et d'autres contaminants, l'exploitation de l'aérodrome devra assurer une élimination progressive des aéronefs utilisant de tels carburants. L'interdiction totale de ces derniers est fixée au plus tard au 22 mars 2039.

Le calendrier de phasing out sera le suivant :

- **2024 - 2027** : Le nombre de mouvements d'aéronefs, tous types confondus, sera maintenu à un maximum de 12.500 par an.
- **2028 - 2030** : au moins 10% des 12.500 mouvements annuels autorisés devra être effectué avec des aéronefs non-propulsés par des carburants fossiles.
- **2031 - 2034** : Le nombre de mouvements d'aéronefs utilisant des carburants fossiles sera réduit à 7.500 mouvements annuels maximum (du total de 12.500 mouvements annuels autorisés).
- **2034 - 2039** : Le nombre de mouvements sera réduit à 3.750 mouvements annuels maximum (du total de 12.500 mouvements annuels autorisés), jusqu'à l'interdiction totale des aéronefs utilisant des carburants fossiles à compter du 22 mars 2039.

Des audits annuels seront réalisés pour vérifier le respect de ces seuils. En cas de dépassement, l'exploitant devra ajuster le nombre de mouvements l'année suivante pour compenser les excès.

Durant la période de phasing out et plus spécifiquement à partir de 2028, une clause de revoyure sera introduite, permettant ainsi à la SOWAER et SPA Monopole de demander – en concertation avec les autres parties prenantes – l'aménagement du calendrier de phasing out si les technologies en matière aéronautique ne sont pas encore suffisamment matures pour permettre l'atteinte des seuils prédéfinis ;

Une telle condition ne peut être imposée de manière unilatérale dans le présent permis (de plus, avec un nombre de mouvements inenvisageable, comme commenté plus haut). Une telle disposition pourrait faire l'objet de discussions avec la SOWAER dans le cadre de l'évolution de l'activité à moyen terme ;

- *Etant donné que la majorité des incidents d'avion ont lieu lors de l'atterrissage, interdiction de l'utilisation de la piste en QFU 05 (=Décollage et atterrissage vers le nord-est) ce qui ne représente que 30% des vols ;*

Cette proposition est une aberration aéronautique en ce qu'elle obligerait des atterrissages par vent arrière, augmentant donc significativement les risques d'accident dans l'enceinte de l'aérodrome. Or, faut-il le rappeler, la quasi-totalité de la surface de l'aérodrome se trouve maintenant dans la zone de protection éloignée du nouveau captage Malchamps F4, comme détaillé *supra*. De plus, cela relève de la compétence de la DGTA et cette dernière n'autorisera jamais un tel fonctionnement ;

- *Pour l'utilisation de la piste en QFU 23, obligation d'adapter le virage gauche afin de réduire au maximum le survol des zones sensibles, limitant ainsi les nuisances pour l'impluvium et ses environs ;*

Cette modification est une compétence de la DGTA et ne relève pas du permis d'environnement ;

- *Interdiction de décollage en cas de vent traversier au-delà d'une certaine vitesse générant un risque accru de sortie de piste (cette vitesse devant être à définir par un expert indépendant), avec en tout état de cause une fermeture de l'aérodrome et dès lors une interdiction de décollage ou d'atterrissage en cas de vent supérieur à 15 nœuds (sans distinction entre pilotes basés à Spa ou pas) ;*

Voir le commentaire du 4ème point ci-dessus. Les conditions actuelles sont satisfaisantes ;

- *Révision des conditions d'exploitation tous les 5 ans afin de tenir compte des évolutions technologiques et ce, dans le but de limiter, autant que possible, tous les risques associés à l'exploitation de l'aérodrome et en particulier les risques affectant les activités de SPA Monopole ;*

Il est laissé à la discrétion du fonctionnaire technique de première instance d'éventuellement réviser les conditions particulières d'exploitation d'un permis si des éléments le justifient (émergence d'une nouvelle technologie concrètement applicable, survenance d'un incident, d'un accident, ...). Toutefois, à ce stade, l'analyse ci-dessus a démontré que l'exploitation actuelle de l'aérodrome comporte un niveau de risque très faible, jugé acceptable par l'autorité compétente. Dès lors, une telle condition ne se justifie pas.

- *Organisation d'un exercice « grandeur nature » de simulation d'accident, une fois par an, en concertation avec la Ville de Spa, les services de prévention incendie et SPA Monopole ;*

Cette disposition est évidemment tout à fait souhaitable afin que si un accident se produisait dans la zone des captages, qu'il soit en relation directe ou non avec l'activité de l'aérodrome, toutes les mesures nécessaires soient mises en œuvre le plus rapidement et le plus efficacement possible. Toutefois, le permis délivré à la SOWAER ne peut s'appliquer à des tiers. Dès lors, une condition imposant des actions contraignantes impliquant la Ville de Spa et les services de prévention incendie serait irrégulière. Cette disposition serait plutôt à intégrer au procédures d'intervention d'urgence organisées par le " *Plan sources* " ;

- *Exécution, dans un délai d'un an suivant la décision sur recours, d'une étude de sûreté examinant si l'exploitant maîtrise les risques liés à l'exploitation de l'aérodrome, en particulier en ce qui concerne la protection des activités de SPA Monopole ; cette étude sera réalisée par un bureau d'étude indépendant ;*

Cette disposition n'a pas lieu d'être. L'étude d'incidences sur l'environnement a fait un relevé exhaustif de tous les aspects liés à l'exploitation de l'aérodrome et de ses diverses infrastructures et a émis des recommandations. D'autre part, le permis délivré encadre, par des normes légales et des conditions particulières, les différentes incidences possibles de l'établissement sur l'environnement. La pratique en matière de permis d'environnement est de faire confiance à l'exploitant quant aux contraintes fixées dans le permis et auxquelles il doit se conformer à tout moment. La partie répressive n'est pas du ressort du Département des Permis et Autorisations mais bien du Département de la Police et des Contrôles. S'il est constaté lors d'un contrôle, spontané ou sur la base d'une plainte, un non-respect d'une ou plusieurs conditions, des mesures correctrices, voire répressives, peuvent être décidées et une/des modification(s) de condition(s) du permis peu(ven)t être initiée(s) par le fonctionnaire technique territorialement compétent via la mise en œuvre des dispositions de l'article 65 du Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

De plus, en ce qui concerne les différentes contraintes strictement aéronautiques, mais qui participent également à une exploitation de l'aérodrome avec un niveau de sécurité maximum, la Direction Générale du Transport Aérien vérifie le respect des conditions règlementaires liées à l'activité et à la sécurité aérienne et impose pour son exploitation une mise à jour continue à tous les niveaux. La circulaire GDF-04, qui détermine toutes les conditions d'agrément et de fonctionnement des infrastructures aéronautiques est régulièrement revue et modifiée dans le sens d'une meilleure sécurité ;

- *Mise à disposition d'un engin de type Flex mobile à chenille afin d'assurer les interventions en cas d'accidents (à cet égard, il est rappelé qu'il n'a jamais été statué sur cette demande, qui remonte pourtant déjà au permis de 2019) ;*

Cette mesure peut effectivement apporter une efficacité accrue lors de la nécessité d'une éventuelle intervention en milieu dont l'accès est particulièrement mal aisé. Elle est donc souhaitable. Cependant, il est difficile, pour l'aérodrome, d'acquérir et d'entretenir un tel engin qui risque de ne jamais être utilisé. Suite à la procédure de 2019 la SOWAER avait été consultée à ce sujet afin de vérifier la faisabilité d'une telle mesure. Il semblait envisageable d'organiser, au moyen d'une convention à prendre avec un tiers régional actif en la matière, la mise à disposition d'un engin de type Flex mobile à chenille en intégrant cette disposition dans le plan interne d'urgence. Une condition dans le permis peut être prévue pour contraindre la SOWAER de proposer une solution à cet égard dans un délai raisonnable.

- *Participation renforcée de SPA Monopole à la mise en œuvre du " Plan d'urgence Sources " :*

En cas d'incident, SPA Monopole sera pleinement impliquée dans toutes les étapes de la mise en œuvre du " Plan d'urgence Sources ", depuis la détection du risque jusqu'à la gestion des conséquences environnementales. Cela inclut un rôle consultatif et opérationnel aux côtés des autorités compétentes, avec un droit de participation active dans les réunions de crise, les prises de décision relatives aux mesures à déployer, et la supervision des actions sur le terrain. SPA Monopole devra être informée immédiatement de tout incident lié à l'exploitation de l'aérodrome (que ce soit un crash d'avion ou tout autre incident).

L'implication de SPA Monopole lors d'incidents/accidents pouvant avoir un impact sur les eaux souterraines qu'elle exploite semble déjà effective. Une participation de SPA Monopole dans ces circonstances est tout à fait légitime et souhaitable. Toutefois, comme bien mentionné dans le demande de SPA Monopole, cela concerne le " *Plan d'urgence Sources* " et pas le permis de l'aérodrome. Par contre, l'information immédiate de SPA Monopole en cas d'incident lié à l'exploitation de l'aérodrome, et pouvant impacter les eaux souterraines (pour le reste, l'exploitant de l'aérodrome n'a pas à rapporter auprès de SPA Monopole) peut être précisée dans le permis, même s'il semble que cela se passe déjà de cette manière actuellement ;

Considérant que les discussions relatives aux possibles conséquences d'un crash aérien dans la zone de l'impluvium des eaux minérales de Spa ont considéré, explicitement ou implicitement, que les quantités de carburant pouvant se répandre sur et/ou dans le sol étaient relativement importante (au regard de ce qui peut arriver dans le cadre des activités normales de l'aérodrome) ; qu'en effet, le modèle hydrogéologique considéré des hypothèses maximalistes, comme bien précisé dans le document du bureau d'études ARTESIA du 4/07/2019 mentionné plus haut ;

Considérant que dans ces hypothèses maximalistes, la quantité de carburant susceptible de se répandre suite à un crash a été estimée dans le cadre d'une collision entre deux aéronefs des plus gros modèles présents sur l'aérodrome (mais qui ne volent normalement jamais simultanément) disposant de réservoirs de 1150 l ; qu'il a été considéré deux avions ayant des réservoirs totalement remplis, ce qui donne une quantité totale de carburant de 2300 litres; que cette quantité a ensuite été " *arrondie* " à 3000 litres ;

Considérant que cela représente un cas ultime (mais à envisager dans le cadre de l'étude de risques) et potentiellement extrêmement peu probable dans la mesure où la majorité des mouvements sur l'aérodrome est le fait d'avions bien plus petits tels que le Cessna 172, le Cessna 150, le Sonaca 200, le Robin DR 400, le Socata TB-20, l'hélicoptère Bell 206, dont les capacités en carburant sont comprises entre 100 et 350 litres, mais aussi d'ULM embarquant seulement quelques dizaines de litres de carburant ;

Considérant, dès lors, que tout accident qui surviendrait est donc très loin mettre en jeu la quantité de carburant qui a été, de manière très maximaliste, considérée dans les différents scénarios ;

Considérant, pour conclure cette partie dédiée aux risques d'accident et aux éventuelles conséquences y liées, qu'il y a lieu de rectifier la portée de l'affirmation suivante de SPA Monopole :

" Quand bien même le risque d'accident serait faible, celui-ci demeure inacceptable s'agissant d'une zone abritant des eaux minérales naturelles qui doivent, selon la législation, être préservées de tous risques. SPA Monopole est donc tenue de prendre toutes les mesures nécessaires afin de préserver la " pureté originelle " des eaux. Or, l'autorisation du survol, au vu des risques qu'elle fait peser, faible ou pas, va à l'encontre d'une telle protection. " ;

Considérant qu'il est exact que SPA Monopole doit prendre toutes les précautions possibles afin de prévenir toute pollution qui pourrait toucher les eaux souterraines qu'elle exploite; que si un manquement dans son chef permettait une telle pollution,

cela pourrait lui être reproché ; que, toutefois, cette obligation touche toutes les matières sur lesquelles elle peut exercer un contrôle et qui relèvent de sa responsabilité, telles que la sécurisation des points de captage, leur accessibilité, le non stockage de produits polluants à proximité,...

Considérant, par contre, qu'il ne relève pas de ses prérogatives de contraindre des acteurs extérieurs à arrêter leurs activités ; qu'elle peut bien entendu suggérer des mesures allant dans le sens d'une diminution des risques et essayer de trouver, avec lesdits acteurs, des terrains d'entente, ce qui peut être considéré comme relevant de son rôle et atteste, par ailleurs, de sa préoccupation relative aux mesures de sécurisation de la ressource en eau ; qu'elle n'a cependant en aucun cas, de pouvoir de coercition à l'égard de l'exploitant de l'aérodrome de Spa (activité de l'aérodrome) ou des autorités aéronautiques fédérales (survol de la zone par tout aéronef) ;

Considérant qu'au chapitre " 5.9 Non-rentabilité de l'exploitation de l'aérodrome " de son recours, SPA Monopole aborde longuement la non-rentabilité de l'aérodrome et l'absence de démonstration de retombées économiques positives pour la Ville de Spa et environs ; qu'elle affirme qu'en écrivant dans l'étude d'incidences sur l'environnement que cet aspect sort du cadre de ladite étude, son auteur commet une erreur ;

Considérant que cette contestation, déjà formulée par SPA Monopole au cours de l'enquête publique, a été commentée comme suit dans le permis contesté : " *Considérant que la rentabilité d'une exploitation (installations ou activité) ne constitue pas un impact de l'activité sur l'environnement ;*

Considérant que l'EIE n'est donc en rien lacunaire au prétexte qu'elle n'a pas étudié les chiffres liés à la mise en conformité de l'aérodrome ni même ceux résultant de la mise en œuvre des recommandations reprises dans ladite étude ;

Considérant que la question de la rentabilité de l'aérodrome n'est pas en lien avec l'évaluation des incidences de l'exploitation, comme le précise l'auteur de l'étude en réponse aux observations émises lors de la réunion d'information du public, et qu'elle ne ressort pas de la législation relative à l'environnement " ;

Considérant que SPA Monopole poursuit son recours comme suit: " *Outre que cette appréciation est erronée, il est un fait que l'autorité ne peut ignorer cette situation, sur laquelle elle se doit de faire d'abord toute la transparence tant pour elle-même que pour le public. " ;*

Considérant que c'est le raisonnement ci-dessus qui est erroné ; que la police des établissements classés n'a pas dans ses prérogatives de prendre en compte les aspects économiques d'un projet, ni, faut-il le rappeler, d'assurer pour l'environnement un niveau de risque zéro, ce que n'assure, par ailleurs, pas non plus SPA Monopole dans l'exercice de ses activités industrielles soumises à permis ;

Considérant, de plus, que l'existence de l'aérodrome de Spa est organisée par l'article 1^{er} du décret du 23/06/1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne ;

Considérant donc que toute discussion ou contestation quant au financement public de l'aérodrome ne relève pas du permis d'environnement ;

Considérant, par ailleurs, que les arguments de SPA Monopole énonçant sa participation financière au financement des pouvoirs publics et de la Ville de Spa par le versement d'impôts et de taxes locales, ainsi que le nombre d'emplois spadois fournis par son activité industrielle locale, ne constituent pas des éléments pertinents devant être pris en considération dans la décision relative au permis de l'aérodrome de Spa ;

Considérant qu'en ce qui concerne la mention dans le recours de SPA Monopole "*L'EIE est lacunaire en ce qu'elle n'examine pas les chiffres repris ci-avant, alors que lors de la RIP la question de la rentabilité a clairement été posée*", il faut rappeler que ce n'est pas parce qu'une demande est formulée lors de la Réunion d'Information Préalable que l'auteur de l'étude d'incidences est tenu d'y répondre extensivement si celle-ci n'est pas relative aux impacts environnementaux, notables ou non, du projet ; que cette constatation vaut également pour l'autorité compétente pour délivrer le permis; que le fait d'indiquer qu'une question posée lors de la RIP, lors de l'enquête publique ou dans les motivations d'un recours ne relève pas de la portée du Permis d'environnement constitue une réponse adéquate et atteste que la question a bien été prise en considération ;

Considérant qu'au point 81. de son recours, SPA Monopole semble dénoncer une décision (le permis de première instance ici contesté, mais, d'une manière générale, tout permis qui pourrait être délivré pour autoriser le fonctionnement de l'aérodrome de Spa dans sa configuration actuelle) qui serait infléchie par le poids du fait accompli alors que le permis ne pourrait, en réalité, être délivré au motif que l'aérodrome a toujours été là ;

Considérant que SPA Monopole, dans la manière dont elle utilise ici la notion de "*poids du fait accompli*" commet une erreur juridique; qu'en effet, la notion de "*poids du fait accompli*", comme l'atteste une abondante jurisprudence du Conseil d'État, se rapporte à des situations de régularisation dans lesquelles l'autorité compétente est confrontée à une situation infractionnelle pour laquelle elle doit analyser la possibilité, ou non, d'autoriser après coup ; que le Conseil d'État insiste bien sur le fait que, dans ce type de situation, "*la motivation de l'autorité doit être particulièrement scrupuleuse, de manière à permettre de contrôler que le permis n'est pas délivré sous le poids du fait accompli.*" ;

Considérant que le fait est accompli s'il s'est produit sans avoir reçu préalablement l'aval de l'autorité administrative ; que cette dernière se sentirait alors, après coup, dans l'obligation de l'avaliser de par sa préexistence ; que la situation actuelle de demande de permis de la part de la SOWAER ne s'inscrit en rien dans ce schéma ;

Considérant, par contre, que le fait qu'il s'agisse d'une activité existante se doit d'être pris en compte par l'autorité compétente ; que l'on ne peut traiter une demande de renouvellement de permis en faisant fi du préexistant ;

Considérant que, dans la pratique, l'autorité compétente pour délivrer un permis d'environnement/unique, dans le cas d'un établissement existant, fera en sorte de

contenir au mieux les inconvénients émanant de l'activité, éventuellement par l'adoption de conditions particulières, afin de concilier la poursuite de l'activité à ce même emplacement avec le meilleur respect du voisinage et de l'environnement ; que la délocalisation ne sera à envisager qu'en dernier recours s'il s'avère que la poursuite de l'activité n'est absolument plus possible sur le site existant ; que ce n'est cependant pas le cas ici comme en atteste la présente analyse ;

Considérant que SPA Monopole soutient ensuite (dernier paragraphe du point 81 de son recours), pour étayer sa théorie selon laquelle l'autorité compétente agirait sous le poids du fait accompli, que l'étude d'incidences sur l'environnement n'envisage pas l' "*alternative zéro* " (déjà développé au chapitre 5.6 du recours), à savoir, l'arrêt total des activités de l'aérodrome ; que ce manquement invaliderait ladite étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que cette allégation est totalement erronée ; que ladite alternative est bien présente aux pages 290 à 292 – point 6.3.3 Alternative M3 "*Arrêt des activités de l'aérodrome*" (alternative 0) – de l'étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que SPA Monopole poursuit au point 74. de son recours en énonçant " *il n'est guère contestable que si une demande de permis était déposée pour implanter et exploiter un aérodrome tel que celui en cause, elle serait refusée, au regard des réglementations et préoccupations environnementales actuelles : ni son implantation ni ses conditions d'exploitation ne seraient autorisées* " ;

Considérant que, contrairement à ce qui est affirmé, les " *préoccupations environnementales actuelles* " sont celles qui prévalent déjà dans la présente demande de permis et seraient identiques s'il s'agissait d'une demande de permis pour un nouvel établissement ; qu'en l'occurrence, en matière d'eaux souterraines et de protection de la nature, les directions concernées se sont exprimées à plusieurs reprises et n'ont pas mis en évidence de motivations qui laisseraient supposer que leurs avis sont favorable, le cas échéant assortis de conditions, parce qu'il n'aurait pas été possible de faire autrement, compte tenu de la préexistence de l'établissement ;

Considérant qu'en matière aéronautique, la circulaire GDF-04 organise les formalités à remplir pour obtenir, de la part des autorités aéronautiques belges, l'autorisation d'établissement pour un nouvel aérodrome civil sans contrôle aérien et limité au vol à vue ; qu'en son chapitre 5.3.2 " *Disposition en matière de limitation d'obstacle* ", ladite circulaire décrit ce qui est, *a priori*, autorisé ou non en matière de présence d'obstacles dans différents volumes à prendre en considération autour de la piste et de l'aérodrome et prévoit, par ailleurs, certaines dérogations soumises à la décision de la Direction Générale du Transport Aérien ;

Considérant que l'affirmation de SPA Monopole selon laquelle l'aérodrome ne serait plus autorisé s'il s'agissait d'une demande pour un nouvel établissement n'est que l'expression de son opinion mais n'est basée sur aucun élément réellement pertinent, comme il vient d'être démontré ;

Considérant que SPA Monopole affirme également que "*L'impact d'une pollution qui porterait inévitablement atteinte aux activités de Spa serait donc nettement plus*

conséquent qu'une décision d'interdiction de survol de l'impluvium des sources de Spa." ; que cette simple affirmation n'est soutenue par aucun élément probant ;

Considérant, par ailleurs, que ce point de vue ne tient pas compte de l'intérêt, y compris financier, des utilisateurs de l'aérodrome ;

Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement comporte (p. 265 à 293) une analyse sommaire de plusieurs solutions alternatives à la présente demande de permis, conformément aux dispositions de l'article D.67, §1^{er}, 4° du Code de l'environnement ; que deux alternatives se basent sur les installations existantes et sept envisagent l'aménagement d'un nouvel aérodrome, soit dans le prolongement dans la piste actuelle, soit sur des sites plus éloignés sur la crête de Malchamps ;

Considérant que ces différentes alternatives émanent principalement d'une étude aéronautique commandée par la SOWAER et réalisée en collaboration par le bureau d'études Pierre Berger et ADP ingénierie, expert français en études et ingénierie aéroportuaires; que toutefois, l'auteur de l'EIE a ajouté 3 alternatives: l'une basée sur des modifications des modalités d'utilisation de l'aérodrome actuel (réduction du nombre de mouvements annuels), une autre étant l'alternative " zéro " (arrêt du fonctionnement de l'aérodrome) et la dernière (P4), basée sur une proposition faite par SPA Monopole au bureau d'études en janvier 2019, étant le déplacement de la piste sur la crête de Malchamps parallèlement à la N62 ;

Considérant que, globalement, la conclusion de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement à propos des différentes alternatives de configuration (celles qui nécessitent un déplacement de la piste) est la suivante : *"il est considéré qu'aucune des alternatives de configuration étudiées ne doit être encouragée."* ;

Considérant que, en réaction, Spa Monopole a commandé, préalablement à la rédaction de l'étude d'incidences sur l'environnement, une étude complémentaire au bureau CGX Aero pour évaluer des scénarios alternatifs sur la base de modifications de certaines hypothèses de trajectoires prises dans l'étude Berger et en tenant compte des critères supplémentaires ;

Considérant que la conclusion de l'étude complémentaire de CGX Aero présente comme étant la seule solution technique optimale pour conserver une piste à Spa sans survol de l'impluvium des eaux minérales, le déplacement de la piste sur la crête de Malchamps, parallèlement à la N62, en faisant un virage à droite au décollage (scénario Y dans l'étude de CGX Aero) ; que c'est, par ailleurs, sur la base de cette étude que SPA Monopole a proposé (telle que ci-dessous) cette alternative à l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement ;



Considérant que SPA Monopole estime que:

" Cette solution est très avantageuse car elle ne survole pas la zone des captages, ne survole pas de zones habitées, est plus favorable au niveau de l'orientation des vents dominants, ne survole pas d'obstacles à trop basse altitude, n'impacte pas de zones boisées et réduit les nuisances sonores par rapport au voisinage car les avions évoluent plus haut et plus loin des zones habitées [...]

Elle a été étudiée par l'EIE, mais de manière très peu approfondie (alternative P4, EIE, Rapport final, p.286 à 288), se contentant de renvoyer aux conséquences de l'alternative P3. Or, entre les deux, il y a des différences notables, à savoir :

Alternative P3	Alternative P4 proposée par Spa Monopole (sur base étude CGX Aero)
2.5 millions de m ³ de remblais à prévoir	Remblais non chiffré mais considérablement plus faible
Nuisance sonore car survol de Francorchamps	Pas de nuisance sonore car pas de survol de Francorchamps
Manque de sécurité car survol de la ville de Francorchamps	Pas de survol de Francorchamps donc pas de risque de sécurité
Vent de travers	Mieux orientée par rapport au vent dominant
Gros déboisement à prévoir (non abordé dans l'étude Berger)	Déboisement minime car zone déjà en prairie

L'auteur de l'étude d'incidences s'est abstenu d'examiner de manière approfondie cette alternative, alors qu'il y était indiscutablement tenu, au même titre que les autres alternatives qu'il avait lui-même identifiées⁴.

Par conséquent, du point de vue de Spa Monopole, pour continuer d'exploiter un aérodrome à Spa-Malchamps, la seule solution possible est de déplacer la piste sur la crête de Malchamps, parallèlement à la route. Cette solution permet de supprimer ou de réduire les multiples risques liés à l'utilisation de la piste actuelle de l'aérodrome et permet de ne plus survoler la zone des captages tout en évitant le survol de zones habitées et un impact négatif sur la biodiversité. " ;

Considérant toutefois qu'une majorité des points pressentis comme positifs dans le tableau ci-dessus sont erronés et que certains inconvénients, importants, dont plusieurs sont mis en évidence dans l'étude de CGX Aero, y sont passés sous silence ;

Considérant que les deux points relatifs aux nuisances sonores et à la sécurité à l'égard de Francorchamps ne sont pas exacts ; qu'en effet, il y a bien un survol d'une partie urbanisée de la localité ; que ce fait n'est cependant pas visible sur l'extrait de carte ci-dessus, présent dans tous les documents communiqués par SPA Monopoles aux autorités compétentes ;

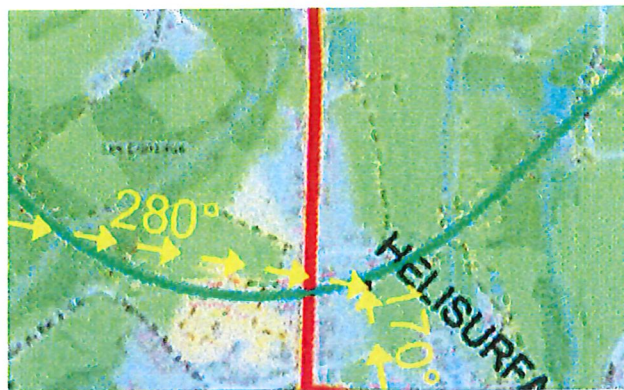
Considérant que la carte complète telle qu'elle figure dans l'étude de CGX Aero est celle-ci :



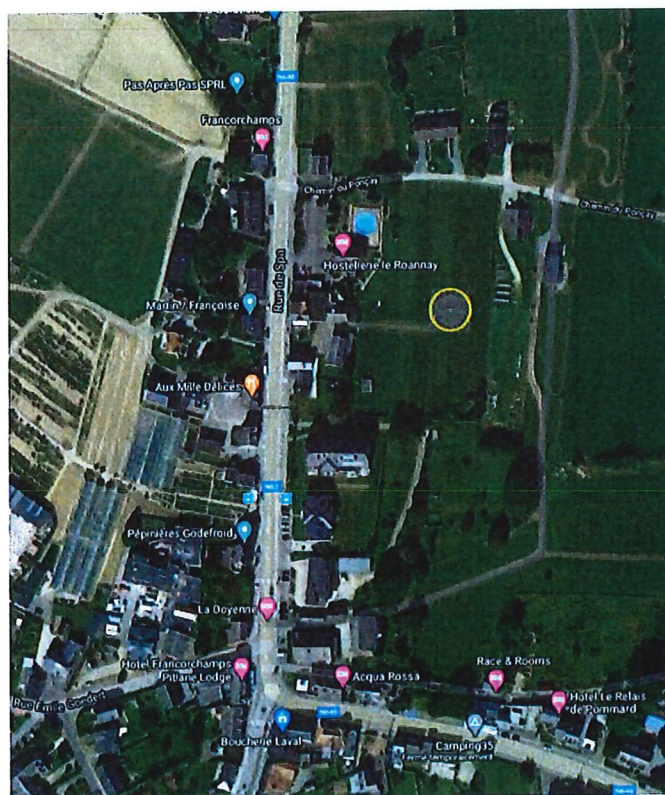
Considérant que l'on peut y constater qu'il y a bien un survol du centre de Francorchamps (voir le détail ci-dessous) ; que, de plus, et cet élément est bien signalé dans l'étude de CGX Aero, cela implique le survol d'un héliport (Hélisurface sur la carte), EBFR, dûment autorisé, ce qui, bien entendu, est une source d'accident puisque, sans contrôle aérien, ce sont les pilotes seuls qui doivent assurer leur sécurité et celles des autres pilotes en vol ;

⁴ CJUE, 7 novembre 2018, *Brian Holohan e.a.*, C-461/17, point 68.

Considérant que les routes d'arrivée à cet héliport, renseignées dans l'AIP, sont aux caps 170° et 280° ; que l'utilisation de la route au 280° implique donc pour un hélicoptère de couper à deux endroits (l'un étant $\pm$ au droit de l'héliport) le circuit de l'aérodrome ; que cette situation ne serait clairement pas admissible pour la DGTA (confirmé verbalement par cette dernière) ;

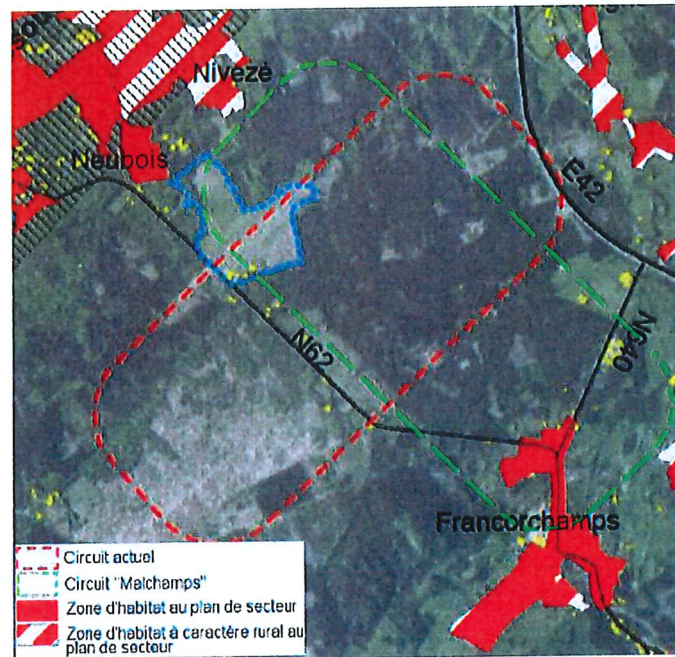


Considérant, de plus, que cet héliport se trouve à l'arrière d'un hôtel sis le long de la rue de Spa, urbanisée de part et d'autre en continu ; que si une collision en vol entre un hélicoptère et un avion se produisait à cet endroit ou à proximité, les deux appareils et/ou des débris risqueraient fort de tomber sur des habitations et/ou sur un hôtel, plusieurs (au moins 7) étant présents dans un périmètre proche ;



Héliport en jaune

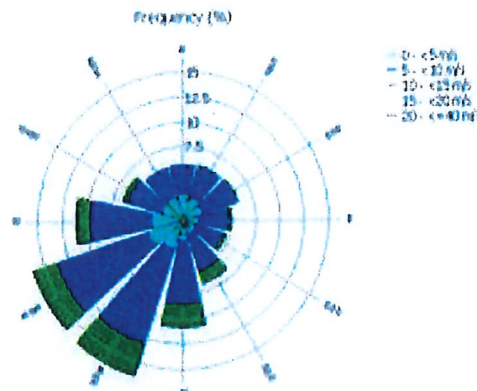
Considérant que l'on voit donc bien de ce qui précède que la mention "*Pas de survol de Francorchamps donc pas de risque de sécurité*" est loin d'être exacte ;



Considérant également que, comme mentionné dans l'étude aéronautique rédigée par les bureaux d'études Berger/ADP Ingénierie " *Il est important de noter que le circuit de piste publié est un circuit piste théorique. Dans le cadre du vol à vue VFR, les trajectoires sont susceptibles de dévier considérablement de ce circuit théorique. En effet, la navigation est basée sur du repérage visuel uniquement et non sur des moyens de navigation précis, comme dans le cadre du vol aux instruments* " ; que, dès lors, les " *variations* " autour du circuit théorique peuvent amener les avions à survoler la zone urbanisée au Nord de Francorchamps (au croisement de la N62 et le la N640) et le Parc d'activités économiques de Spa-Francorchamps (Ster) ;

Considérant que, comme il a bien été expliqué *supra*, les vents dominant dans nos régions viennent du Sud-Ouest; que, si une direction privilégiée du vent venant du Sud-Est est effectivement constatée au niveau de la piste de l'aérodrome actuel, il ne peut s'agir que d'un phénomène local; que, dès lors, déduire que la direction du vent, en

quadrature avec ce qui est globalement constaté sur tout notre territoire, sera sur la crête de Malchamps identique à ce qui est constaté sur l'aérodrome actuel est probablement erroné et va à l'encontre des constatations météorologiques établies en matière de vents dominants ; qu'à titre d'exemple, représentatif de la réalité de notre territoire, un relevé des vents réalisé à l'aide d'un anémomètre placé sur un mât de 50 m de hauteur, dans le cadre d'un projet éolien à la Barraque de Fraiture donne la distribution suivante :



Considérant que, si à cet endroit dégagé qu'est la crête de Malchamps, le vent est bien conforme à ce qui est relevé sur le reste de notre territoire – et il n'y a *a priori* pas de raison évidente d'en douter – l'implantation de la piste telle que proposée impliquera une utilisation par vent traversier la majorité du temps, ce qui est justement un élément reproché par SPA Monopole pour la plateforme actuelle ;

Considérant, également, que l'axe de la piste dans cette configuration se trouve à ± 350 m des antennes de l'OTAN dont il a déjà été discuté plus haut ; que ces obstacles seraient donc beaucoup plus proches que dans le cas de la piste actuelle (± 1750 m) et perceraient, cette fois, de manière importante, la surface de limitation d'obstacles qui est conique au départ de la piste ; qu'à ce sujet, l'étude de CGX Aero mentionne bien :

- " Néanmoins l'étude des photos satellites montre la présence des antennes utilisées par l'OTAN à proximité immédiate du terrain " ;
- " Ces antennes se situent à environ 350 m de l'axe de la piste, elles ne sont pas en conflit avec les surfaces de transition, néanmoins, elles le sont avec la surface horizontale intérieure car ces antennes s'élèvent à 45 m de la surface " ;
- " Ces obstacles ne remettent pas en cause la faisabilité du scénario Y mais il s'agit d'un élément devant être discuté avec la Direction Générale du Transport Aérien, avec les usagers du terrain afin de valider le principe d'un aérodrome ayant un obstacle perçant de quelques mètres la surface horizontale intérieure sur le côté latéral Sud de la piste " ;

Considérant cependant que, comme il est précisé dans l'étude aéronautique Berger/ADP Ingénierie dont question plus haut : " La situation existante met déjà en évidence le percement de ces surfaces de protection " virtuelles ". Cependant, les déplacements ou nouvelles orientations de piste, définis dans les différents scénarii, peuvent impliquer des percements plus importants ou plus critiques de ces surfaces de protection par des

obstacles naturels ou construits. Par ailleurs, bien que la norme GDF-04 tolère le percement des surfaces par des obstacles " existants ", le percement de ces surfaces par de " nouveaux " obstacles (ce qui est le cas, dès lors que l'on déplace l'aérodrome ou que l'on réoriente la piste) n'est pas toléré ou nécessite, soit l'élimination de ces obstacles, soit des études de sécurité spécifiques, démontrant que la sécurité des opérations n'est pas compromise " (nous soulignons) ;

Considérant donc, comme il a déjà été discuté plus haut, que le percement de la surface de limitation d'obstacle par ces antennes (ce qui n'est factuellement pas le cas) serait éventuellement acceptable si une demande d'autorisation d'établissement pour un nouvel aérodrome à l'emplacement de l'actuel était adressée à la DGTA, accompagnée de l'étude de sécurité dont question ci-dessus, les antennes se trouvant à 1750 m de la piste ; que, par contre, une acceptation de ces mêmes obstacles à 350 m de la piste engendre inévitablement un risque accru rendant, dès lors, une éventualité d'agrément d'une piste à cet endroit beaucoup moins probable ;

Considérant qu'il faut encore relever que le circuit de la piste survolerait (± 80 m de la verticale) à très basse altitude, tant au décollage qu'à l'atterrissage suivant la piste utilisée, l'hôtel Le Soyeuru ;



Considérant enfin qu'il faut toujours bien considérer le fait que " *le circuit de piste publié est un circuit piste théorique. Dans le cadre du vol à vue VFR, les trajectoires sont susceptibles de dévier considérablement de ce circuit théorique* " ; que, dès lors, vu la grande proximité de la piste et du circuit par rapport à la " *limite* " virtuelle que constitue la N62 au Nord de la zone dont SPA Monopole voudrait voir le survol interdit, des survols

accidentels de cette zone, dans sa partie la plus au Nord, pourraient toujours intervenir de temps à autres ;

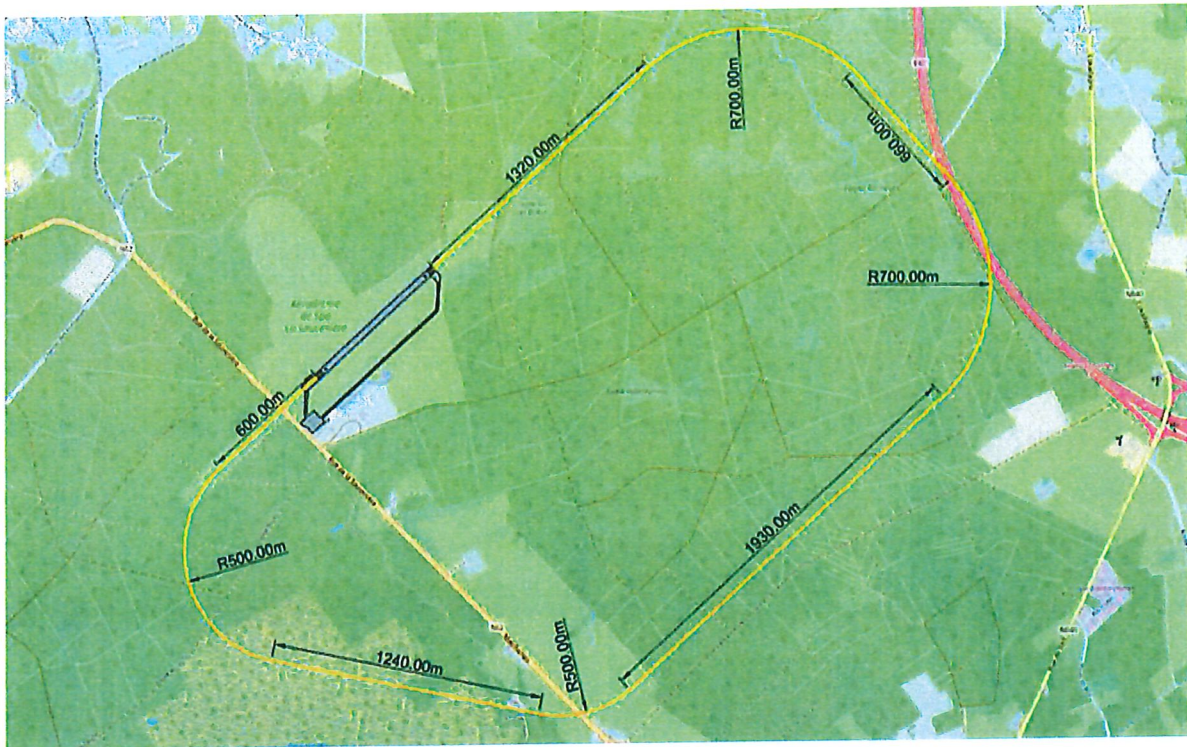
Considérant, en conclusion, que cette possibilité de déplacement de la piste, présentée comme quasi idéale par SPA Monopole, ne l'est en fait pas du tout en ce qu'elle cumule de nombreux inconvénients, dangers humains et peut-être même impossibilités légale d'autoriser, du point de vue aéronautique, une piste à cet endroit ;

Considérant que l'analyse ci-dessus palie l'éventuel manquement allégué par SPA Monopole à l'encontre de l'auteur d'EIE : "*L'auteur de l'étude d'incidences s'est abstenu d'examiner de manière approfondie cette alternative, alors qu'il y était indiscutablement tenu, au même titre que les autres alternatives qu'il avait lui-même identifiées.*" ; qu'un manquement dans une EIE ne vicie pas d'office la délivrance d'un permis si, comme le prévoit le Code de l'environnement en son article D.71, §3 "*L'autorité compétente pour délivrer le permis apprécie les incidences du projet en prenant dûment en compte l'étude d'incidences sur l'environnement, les avis recueillis, entre autres sur les incidences transfrontalières du projet, dans le cadre de la procédure en autorisation et toute autre information qu'elle juge utile*" ; que l'analyse de l'alternative ci-dessus répond pleinement à cette disposition (nous soulignons) ;

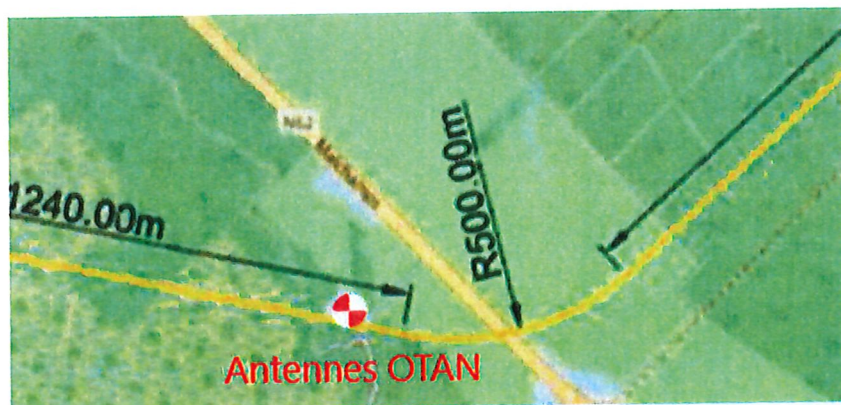
Considérant, pour clore les discussions relatives à une délocalisation de l'aérodrome, qu'il y a lieu de relever qu'il est actuellement implanté dans une zone non affectée ("*zone blanche*") au plan de secteur, comme exprimé en l'avis du fonctionnaire délégué sur recours reproduit *in extenso* supra "*le projet s'établit dans une zone blanche du plan de secteur, destinée notamment à des activités aéroportuaires*" ; que les autres alternatives affecteraient entièrement ou en partie des zones forestières et/ou agricoles qui nécessiteraient, dès lors, d'en passer par une dérogation au plan de secteur, ce qui est, au vu de l'existence actuelle de l'établissement dans une zone adéquate, loin d'être acquis, une telle dérogation devant pleinement se justifier et devant rester, dans son application, exceptionnelle (jurisprudence du Conseil d'État) ;

Considérant que, dans le cadre de la recherche d'un compromis, tel que l'a rappelé le Conseil d'État dans un arrêt récent, déjà reproduit plus haut "*la police des installations et activités classées est fondée sur la recherche d'un compromis entre des intérêts a priori opposés, soit ceux de l'entrepreneur et des riverains. Elle n'a pas pour objet d'interdire l'exploitation de tout établissement dès lors qu'il serait susceptible d'occasionner des nuisances aux voisins. La démarche attendue de l'autorité n'est pas d'exclure absolument tous les risques, mais de les ramener à des niveaux acceptables*", il y a lieu de réfléchir à une éventuelle solution intermédiaire, qui, bien qu'elle ne satisfasse pas SPA Monopole en ce qu'il y aurait toujours un survol d'une partie, plus réduite, de l'impluvium des eaux minérales de Spa, s'inscrive dans la philosophie sous-tendant le permis d'environnement dans la recherche d'une solution pouvant satisfaire au mieux les différentes parties (nous soulignons) ;

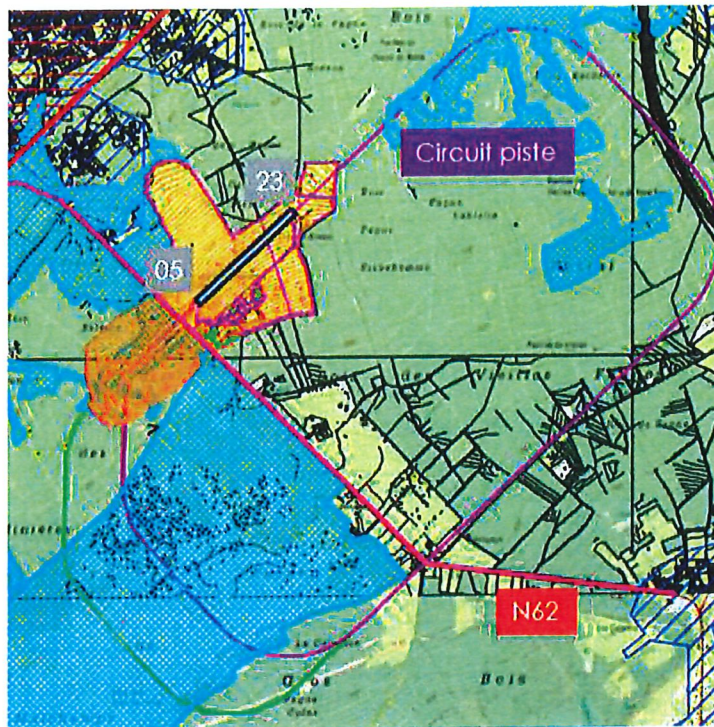
Considérant qu'une solution intermédiaire, présente dans l'étude de CGX Aero (Scénario X) pourrait sembler idéale, en terme de compromis, en ce qu'elle minimise la partie du circuit survolant la Fagne au Sud de la N62, supprime le survol de plusieurs captages (Reine 5-Heid du Meunier S2, S5 et S6) et n'a quasi aucun coût autre que de modifier la carte VAC et l'AIP ;



Considérant, toutefois, qu'en y regardant plus attentivement, il apparaît que le circuit tel que défini dans ce scénario, plus étroit qu'actuellement, passe quasi à la verticale des antennes de l'OTAN ; que, dès lors, cette solution semble peu satisfaisante en terme de sécurité ; que la DGTA devrait être consultée à ce sujet et ne serait probablement pas favorable à ce parcours ; qu'il est par ailleurs étonnant que CGX Aero l'ait proposée sans émettre de réserves alors que, dans son scénario Y discuté ci-dessus (piste sur la crête de Malchamps parallèlement à la N62), la problématique liée à la présence de ces antennes était bien prise en considération ;



Considérant qu'une solution, certes moins minimaliste, est également proposée dans l'étude aéronautique Berger/ADP Ingénierie (scénario 7) et reprise par l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement (scénario M1); qu'il s'agit de 2 circuits différents (décollage et atterrissage) dans leurs parties au Sud de la N62 mais raccourcis dans leur incursion vers le Sud et avec un virage Sud-Ouest tronqué afin d'éviter le survol des 3 captages " Reine 5-Heid du Meunier " ; qu'il faut aussi noter que, outre le fait le parcours au-dessus de la fagne soit plus court, il y a également moins de surfaces boisées, plus compliquées d'accès au sol, à survoler ;



Considérant que cette alternative vaudrait la peine d'être étudiée plus avant, dans le cadre d'une possible évolution des modalités d'utilisation de l'aérodrome ; qu'elle demanderait toutefois de recevoir l'accord des autorités aéronautiques dont cette modification relève d'ailleurs entièrement sur le plan réglementaire ; qu'elle n'aurait, par ailleurs, pas de conséquence ou de modification notable sur le plan environnemental ;

Considérant qu'une autre mesure, cumulable ou non avec celle ci-dessus ou avec la situation existante, consiste à réduire le nombre de mouvements annuels afin de réduire le risque d'accident ; que l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement propose (scénario M2) de réduire le nombre de mouvements autorisés à 15 000/an ;

Considérant que le permis de l'aérodrome limite, de longue date, le nombre maximum de mouvements à 25 000/an, ce qui est également le cas du permis contesté ; que le nombre réel de mouvements de 2000 à 2013 a été de $\pm 20\,500$ /an en moyenne ; que depuis 2014, et jusqu'à 2024, le nombre moyen de mouvements a été de $\pm 13\,400$ /an ;

Considérant que cette diminution structurelle essentiellement est liée au départ d'une société de service aérien par hélicoptères, basée, à l'époque, sur l'aérodrome de Spa, et actuellement sur l'aéroport de Liège/Bierset ;

Considérant que la détermination d'un nombre raisonnable de mouvements, afin de, d'un côté, limiter les nuisances mais, d'un autre côté, laisser un certain potentiel d'évolution de l'activité a déjà été abordée *supra* dans le cadre de la discussion relative aux nuisances sonores ; qu'il a été fixé à 25 000/an ;

Considérant qu'au titre de motivation en la faveur de la thèse qu'elle défend, SPA Monopole compare le coût public de l'aérodrome à ce qu'elle " rapporte " aux pouvoirs publics en termes de taxes et impôts et aux emplois qu'elle génère dans la région ; que

ce type de considération sort totalement du cadre de la législation environnementale et de la portée du Permis d'environnement ;

Considérant, également, que les considérations sur le risque réputationnel avancées par SPA Monopole dépassent le cadre d'une évaluation des incidences sur l'environnement ;

Considérant que l'on peut toutefois relever à l'égard des affirmations suivantes formulées par SPA Monopole :

" La préservation et la pérennisation du caractère exceptionnel des eaux minérales et thermales de la région de Spa sont indispensables au maintien des activités économiques déployées en relation avec la valorisation de cette ressource (embouteillage, thermalisme, tourisme, etc.).

Afin d'éviter tout risque réputationnel que fait indiscutablement courir à SPA Monopole en particulier et à la Région wallonne plus généralement l'exploitation d'un aérodrome à proximité immédiate de l'impluvium de Spa et il paraît indispensable d'en interdire le survol " ;

Considérant, en matière de risque réputationnel auquel serait soumis la Région wallonne, qu'il y a lieu de rappeler que l'autorité compétente en recours est le Gouvernement wallon à qui il appartient donc d'évaluer cet aspect ;

Considérant que le " *risque de création de fake news* ", ou de voir " *courir les rumeurs les plus folles* " à la suite d'un accident (point 86. du recours) constituent des éléments totalement étrangers à la police administrative de l'environnement et des établissements classés ; qu'en cas de problème générant un phénomène de " *fake news* ", il appartient à SPA Monopole de maîtriser sa communication qui, si nécessaire, se verra renforcée par la communication officielle à laquelle est tenue la SOWAER ; qu'également, les Autorités spadoises peuvent participer à la communication envers le public (ce qui se fait d'ailleurs déjà en ce genre de circonstances) ;

Considérant que SPA Monopole affirme également en son recours que "*Le risque réputationnel constitue à nouveau un élément dont l'autorité compétente doit tenir compte dans la mise en balance des intérêts en jeu et dans l'appréciation du bien-fondé et de la justification de la demande. Celle-ci ne peut fermer les yeux sur les risques que font peser les activités faisant l'objet de la demande de permis alors que lesdits risques lui ont été explicitement et extensivement exposés. Ne pas tenir compte d'un tel élément reviendrait à commettre une erreur manifeste d'appréciation*"; que, nonobstant le fait qu'il a été expliqué ci-dessus que l'aspect réputationnel ne relève pas de la portée de la police administrative des établissements classés, il y a lieu de constater que " *la mise en balance des intérêts en jeu*" est faite dans le cadre de la présente instruction; qu'il est conclu, au regard du faible risque qu'un accident survienne et du très faible risque que, dans le cadre cette survenance, cet accident ait des conséquences dommageables pour SPA Monopole (probabilité de probabilité), qu'il n'y a pas lieu d'interdire tout survol de la zone des captages ; qu'il n'y a donc pas d'erreur manifeste d'appréciation de la part de l'autorité compétente (nous soulignons) ;

Considérant qu'il est également utile de rappeler que la SOWAER dispose d'assurances en responsabilité civile, à concurrence d'un montant maximum de 100.000.000 d'Euro,

couvrant les dommages à des tiers dès lors qu'ils résultent d'une ou plusieurs des causes suivantes :

- a) Accident survenant dans une enceinte aéroportuaire ;
- b) Accident survenant en tout autre endroit, en relation avec sa qualité de propriétaire ou exploitant d'aéroports/aérodromes ;
- c) Accident causé par la fourniture de prestations ou de biens à des tiers :
 - i. dans le cadre de l'usage ou de l'exploitation d'aéronefs ou
 - ii. impliqués dans l'industrie du transport aérien ;

Considérant, de plus, que les abonnements annuels conclus avec les utilisateurs ayant des aéronefs basés à Spa reprennent, en leur article 7, les obligations suivantes en matière de couverture :

" Article 7.- Responsabilités/Assurances

7.1. Responsabilité Civile

L'Abonné fera assurer sa Responsabilité Civile générale pour les risques de " non-aviation " d'une part, et sa responsabilité civile obligatoire en matière de " RC Aviation " d'autre part, cette dernière en parfaite conformité avec la législation européenne en vigueur pour tous dommages causés à des tiers du fait de la présence et l'utilisation d'aéronefs sur le site de l'aérodrome.

[...]

L'Abonné est tenu de présenter chaque année à la Société de gestion les attestations d'assurances relatives aux polices d'assurances dont question ci-avant, attestant de la validité de celles-ci.

Sur demande de la Société de gestion, l'Abonné sera tenu, en outre, de justifier du paiement des primes relatives à ces polices d'assurance. " ;

Conclusions

Considérant que tous les avis des instances sollicitées durant les diverses procédures ayant conduit à la présente sont favorables ou favorables sous conditions, à l'exception de celui de SPA Monopole, consultée en tant qu'instance d'avis ; que ce positionnement est logique, vu l'opposition totale à la délivrance du permis telle qu'abondamment motivée en son recours ;

Considérant que la Ville de Spa, première concernée tant par l'aérodrome que par l'activité de SPA Monopole et de l'image des eaux de Spa, est de tout temps favorable au projet, en ce inclus l'avis du Collège remis dans le cadre de la présente instruction en suite à l'enquête publique ;

Considérant qu'il est démontré ci-dessus que, si un risque existe pour les eaux de Spa eu égard au fonctionnement de l'aérodrome, il est, en pratique, extrêmement faible et donc acceptable ;

Considérant que des plaintes de riverains portent sur le bruit des avions, en particulier ceux utilisés pour le largage des parachutistes, et ce particulièrement au voisinage du village d'Hockai (Stavelot) particulièrement impacté par moment ;

Considérant qu'au vu de ces plaintes, une solution équilibrée est proposée ; qu'elle restreint dans une certaine mesure les activités de l'aérodrome et de parachutisme, en laissant toutefois suffisamment de latitude pour assurer le fonctionnement de l'aérodrome et la possibilité, comme envisagé par la SOWAER, d'une reprise de l'aérodrome par le privé (comme cela s'est fait pour Saint-Hubert) ; que, toutefois, cette solution proposée ne satisfera pas pleinement les riverains plaignants dans la mesure où leurs exigences sont bien plus restrictives et, partant, irréalistes ;

Considérant, en conclusion, qu'au vu des éléments d'analyse développés ci-avant, le permis unique peut être octroyé ;

Pour les motifs cités ci-dessus,

ARRÊTE

Article 1. Les recours introduits par :

- un tiers – **SPA MONOPOLE S.A.** –,
- le demandeur – **SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS** –,
- un tiers – **SKYDIVING PROMOTION**,

contre la décision des fonctionnaires technique et délégué prise en date du **04/10/2024** accordant le permis unique, sont recevables ;

Article 2. La décision querellée est confirmée. Le permis sollicité est accordé ;

Article 3. Le demandeur est autorisé à :

- maintenir en activité l'aérodrome de SPA – La Sauvenière ;
- mettre en conformité partie " Est " de la piste (ceinturée de rigoles pour la récolte des eaux de ruissellement) ;
- installer un séparateur d'hydrocarbures et un débourbeur avant rejet dans le Soyeuruy ;
- imperméabiliser l'aire de stationnement " *parking Sunset S-0* " (Parking P1) et l'aire de stationnement des aéronefs et des véhicules automobiles, et installer un séparateur d'hydrocarbures relatif à ces deux zones ;

dans un établissement situé rue de La Sauvenière n°122 à 4900 SPA, conformément aux plans joints à la demande, et enregistrés dans les services du fonctionnaire délégué, et moyennant le respect des prescriptions légales et réglementaires en vigueur et des conditions d'exploitation précisées dans le présent arrêté ;

Article 4. L'établissement comporte les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux autorisés suivants :

Bâtiments

B001 : Bâtiment principal (y compris partie technique et partie administrative) et hangar n°0

B002 : Terminal

B003 : Etablissement Horeca (Sunset) + appartement et espace bureau

B004 : Bâtiment des parachutistes

B005 : Hangar n°1(entrepôt d'aéronefs)

B006 : Container aérien (y compris citerne et pompe Kérosène))

B007 : Container aérien (y compris citerne et pompe Avgas

B008 : Chalets (5)

Installations, activités ou procédés

I001 : Piste et voiries pour avions, (piste de 799m)

I002 : Station de carburant kérosène,

I003 : Station de carburant avgas,

I004 : Parkings et voiries voitures, 2500 m²

I005 : Terminal, 280 m², 5 kW

I006 : Administration, 140 m², 5 kW

I007 : Hangar 0, 1050 m², 10 kW

I008 : Aéroclub, 170 m²,

I009 : Chaufferie de l'aéroclub (90 kW – mazout)

I010 : Cabine haute tension, 160 kVA

I011 : Ateliers (2 petits ateliers avec 2 foreuses sur pied, 1 touret, et garage 1 fosse), 10 kW

I012 : Chaufferie du bâtiment principal, (400 kW - mazout)

I013 : Etablissement Horeca (200 m² - 75 places assises)

I014 : Chaufferie de l'établissement horeca, (90 kW - gaz propane)

I015 : Local parachutistes, 800 m²,

I016 : Chaufferie du local parachutistes, (200 kW - mazout)

I017 : Hangar 1, (650 m²),

I018 : Station d'épuration Hangar 1, 5 EH

I019 : Canon à chaleur fonctionnant au mazout (102 kW)

I020 : Compresseur Brown type KP 100 400 P (hangar 0)

I021 : Nouveau compresseur et son réservoir d'air comprimé de 270 l (dans atelier 1 fosse), 5.5 kW

I022 : Diverses installations de production de froid (2 petits groupes frigo au R134A et 1 bac à glaçons au R22)

I023 : Climatisation pour bureaux (1^{er} étage) au R410A

I024 : Groupe électrogène mobile des parachutistes fonctionnant au mazout (22 kW)

I025 : Pistolet de remplissage des tracteurs tondeuses (1 pistolet mazout)

I026 : Quads

I027 : Terrain de camping de 5 chalets et zone avec un potentiel de 40 emplacements de tente et/ou caravanes

I028 : station d'épuration individuelle

Dépôts

D001 : Avgas 20.000 l

D002 : Kérosène 20.000 l

D003 : Huile neuve pour avion, pots de peinture, solvants, essence en bidons pour le quad (1320 litres dont 2x200 l d'essence + divers bidons/flacons)

D004 : Mazout pour tracteur tondeuse (2500 litres)

D005 : Mazout de chauffage du bâtiment principal (10 000 l)

D006 : Gaz propane de chauffage du bâtiment principal (Projet - remplacement futur de D5) (10000 litres)

D007 : Gaz propane de chauffage (3000 litres)

D008 : Mazout de chauffage pour le local des parachutistes (5000 litres)

D009 : Mazout de chauffage pour l'aéroclub (en cave) (2500 l)

D010 : Contenu de séparateur d'hydrocarbures des stations de carburant kéro/avgas 10000 l

D011 : Contenu de séparateur d'hydrocarbures du petit hangar (B5 et agrandissement éventuel futur du site) 25 000 l

D012 : Contenu de la station d'épuration des eaux usées du petit hangar (B5 et agrandissement éventuel futur du site) 6000 l

D013 : Contenu du débourbeur/séparateur d'hydrocarbures pour voirie piste d'atterrissage et de décollage 5000 l

D014 : Contenu de séparateur de graisse de la cafeteria 100 l

D015 : Contenu de séparateur d'hydrocarbures du parking 1300 l

D016 : Contenu de l'installation de stockage temporaire des huiles usagées 1200 l

D017 : Contenu de séparateur d'hydrocarbures du hall des parachutistes 1500 l

D018 : Cuve mobile pour huiles usagées 200 l

D019 : Sel de déneigement 1 t

D020 : Réservoir mazout du groupe électrogène des parachutistes (50 litres)

D021 : Réservoir mazout du canon à chaleur (100 litres)

D022 : Citernes d'eau incendie 50.000 l

D023 : Poubelles de déchets ménagers - DIB 3300 l

Article 5. Sont **autorisées** les installations et/activités visées par les rubriques suivantes :

N° 28.52.01.A - Classe 3

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est égale ou supérieure à 10 kW et inférieure à 20 kW, dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel

N° 40.10.01.01.01 - Classe 3

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA

N° 40.30.04.01 - Classe 3

Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux d'une puissance calorifique nominale utile supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW

N° 50.20.01.01 - Classe 3

Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est inférieur ou égal à 3

N° 50.50.03 - Classe 2

Installation de distribution non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0 °C et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican

N° 55.22.02 - Classe 2

Terrains de camping d'une capacité supérieure ou égale à 50 emplacements et inférieure à 400 emplacements

N° 63.12.05.03.01.A - Classe 3

Installation de stockage temporaire de véhicules hors d'usage d'un garage ou située sur le site de production, d'une capacité de 2 à 10 véhicules automobiles de tourisme, camionnettes, camions, bus, véhicules agricoles ou utilitaires, ULM lorsqu'il n'existe pas de rotation régulière des véhicules hors d'usage en dépôt sauf lorsqu'ils sont égaux à 1.

N° 63.12.05.04.02 - Classe 2

Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t

N° 63.12.05.05.01 - Classe 3

Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées lorsque la capacité de stockage est supérieure à 500 litres et inférieure ou égale à 2.000 litres

N° 63.12.07.01 - Classe 3

Dépôts de gaz butane et/ou propane et leurs mélanges comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sous une pression supérieure à 100 kPa ou 1 bar en réservoirs fixes non réfrigérés lorsque le volume total des réservoirs est inférieur ou égal à 3.000 l pour les réservoirs aériens et à 5.000 l pour les réservoirs enterrés

N° 63.12.07.02 - Classe 2

Dépôts de gaz butane et/ou propane et leurs mélanges comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sous une pression supérieure à 100 kPa ou 1 bar en réservoirs fixes non réfrigérés lorsque le volume total des réservoirs est supérieur à 3.000 l pour les réservoirs aériens et à 5.000 l pour les réservoirs enterrés

N° 63.12.08.01.01 - Classe 3

Réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est supérieure ou égale à 150 l et inférieure à 500 l

N° 63.12.09.03.01 - Classe 3

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 3, ainsi que les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à

3.000 l et inférieure à 25.000 l à l'exclusion des dépôts utilisés à des fins de chauffage de bâtiment

N° 63.12.16.04.01 - Classe 3

Dépôts de substances, préparations ou mélanges classés dangereux pour l'environnement (à l'exception des carburants liquides à la pression atmosphérique pour moteurs à combustion interne et du mazout de chauffage) autres que les produits agrochimiques lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 0,4 t et inférieure à 4 t

N° 63.12.16.05.02 - Classe 2

Substances et mélanges classés

- 1° provoquant des corrosions Corrosion cutanée catégorie 1 (A, B, C);
- 2° lésions oculaires graves catégorie 1;
- 3° toxicité aiguë (toutes voies - catégorie 4);
- 4° provoquant une irritation cutanée catégorie 2;
- 5° lésion/irritation oculaire catégorie 2;
- 6° toxicité spécifiques pour certains organes cibles - exposition unique - (STOT SE) catégorie 3;
- 7° présentant une toxicité spécifique pour certains organes cibles (STOT RE) catégories 1 ou 2;
- 8° dangers pour la santé à long terme;
- 9° toxicité pour la reproduction (effet sur ou via l'allaitement) en quantité supérieure ou égale à 20 t

N° 90.11 - Classe 3

Unité d'épuration individuelle inférieure ou égale à 20 équivalent-habitant

N° 92.61.08 - Classe 2

Aérodromes et héliports de tourisme

N° 92.61.12.01 - Classe 2

Implantation d'aérodromes et utilisation d'aéronefs ultra légers motorisés tels que définis dans l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra légers motorisés

Article 6. Les conditions applicables à l'établissement sont les suivantes :

1. Arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (Moniteur belge du 21 septembre 2002 ; Erratum : Moniteur belge du 1er octobre 2002 ; Moniteur belge du 17 août 2010 ; Moniteur belge du 18 février 2014);
2. Arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales et en particulier son article 19 ;
3. Le code de l'Eau ;
4. Décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;
5. Décret du 05 décembre 2008 portant assentiment de l'accord de coopération concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages ;
6. Arrêté ministériel du 13 décembre 2001 relatif à l'établissement des zones de prévention rapprochée et éloignée des ouvrages de prise d'eau souterraine de l'administration communale de Spa, de la s.a. Spa Monopole et de la s.a. Exirus, sis sur le territoire des communes de Spa, de Theux, de Jalhay et de Stoumont
7. Arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions intégrales relatives aux ateliers d'entretien et de réparation des véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est inférieur ou égal à trois ;
8. Arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions sectorielles et intégrales relatives aux cuves d'air comprimé ;
9. Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 déterminant les conditions intégrales des dépôts de liquides combustibles en réservoirs fixes, à l'exclusion des dépôts en vrac de produits pétroliers et substances dangereuses ainsi que les dépôts présents dans les stations-service ;
10. Arrêté du Gouvernement wallon du 7 juillet 2005 déterminant les conditions intégrales relatives aux dépôts de gaz de pétrole liquéfié en "vrac" ;
11. Arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire de déchets dangereux ;
12. Arrêté du Gouvernement wallon du 21 décembre 2006 déterminant les conditions sectorielles relatives aux terrains de camping d'une capacité égale ou supérieure à 50 emplacements ;
13. Arrêté du Gouvernement wallon du 21 décembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA ;
14. Arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire d'huiles usagées ;
15. Décret du 01 mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols ;
16. Arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} décembre 2016 fixant les conditions

intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle et abrogeant les arrêtés du Gouvernement wallon du 25 septembre 2016 fixant les conditions intégrales relatives aux unités d'épuration individuelle et aux installations d'épuration individuelle et du 6 novembre 2008 fixant les conditions sectorielles relatives aux stations d'épuration individuelle et aux systèmes d'épuration individuelle installés en dérogation à l'obligation de raccordement à l'égout ;

17. Arrêté du Gouvernement wallon du 05 mars 2015 instaurant une obligation de tri de certains déchets ;
18. Arrêté du Gouvernement wallon du 4 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service ;
19. Arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2000 modifiant le titre III du règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne les contrôles des dépôts de liquides inflammables et l'implantation et l'exploitation des stations-service ;
20. Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne l'implantation et l'exploitation des stations-service ;
21. Les prescriptions non abrogées du Règlement Général pour la Protection du Travail, notamment celles des Titre II et Titre III ;
22. Les dispositions du Règlement Général sur les Installations Electriques rendu obligatoire dans les établissements dangereux, insalubres ou incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981 ;
23. Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996 portant modification du Règlement général pour la protection du travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service ;
24. Arrêté du Gouvernement wallon du 3 juillet 1997 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne les contrôles des dépôts de liquides inflammables, visant à autoriser le contrôle d'étanchéité par ultrasons ;
25. Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux ;
26. Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux huiles usagées ;

Ces conditions peuvent être consultées sur le site

<http://environnement.wallonie.be>.

Article 7. Les conditions d'exploitation particulières applicables à l'établissement sont les suivantes :

IMPLANTATION ET CONSTRUCTION

Art. 1^{er}. Le panneau présent à l'entrée de l'établissement en application de l'article 2 des conditions générales fixées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet

2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement porte la mention :

Nature de l'établissement " **Aérodrome de SPA-LA SAUVENIERE** "

URBANISME

Article unique. Comme le préconise l'EIE, une signalétique, un système de marquage au sol (avec pieux ou garde-corps afin que le site soit accessible aux piétons en toute sécurité), et des plantations sont mis en œuvre à l'entrée du site notamment :

- Plantation d'une haie dans la continuité de la haie existante le long la route de la Sauvenière jusqu'à la barrière d'accès près du parking aéronefs et à partir de cette barrière jusqu'au droit de la zone parking aéronefs.
- Plantation d'une haie le long du parking P1, côté voirie d'accès, en lieu et place des plots de béton ;
- Plantation d'une haie entre le parking P3 et le chemin de desserte vers P4;

Les plantations sont composées d'essences régionales et mises en œuvre dans les 18 mois de l'octroi du permis (voir schéma annexé)

EXPLOITATION

Article unique. Le nombre de mouvements (Atterrissages et décollages) d'aéronefs de tous types confondus est limité à 25.000/an.

PRÉVENTION DES INCENDIES

CHAPITRE I^{ER}. GÉNÉRALITÉS

Art. 1^{er}. Sans préjudice de l'application des dispositions légales et réglementaires, l'exploitant prend, avec la prudence et la diligence d'une personne agissant normalement, les mesures nécessaires indiquées par les circonstances pour :

- a) prévenir les incendies et explosions ;
- b) combattre rapidement et efficacement tout début d'incendie qui présente un risque pour le public ou l'environnement ;
- c) en cas d'incendie :
 - donner l'alerte et l'alarme ;
 - assurer la sécurité du public présent dans l'établissement et si nécessaire pourvoir à son évacuation rapide et sans danger en ce compris l'évacuation des personnes à mobilité réduite ;
 - avertir immédiatement le service communal ou régional d'incendie et le fonctionnaire chargé de la surveillance.

Si des suspicions d'émission de fumées irritantes, corrosives, nocives ou toxiques existent, l'exploitant, sur requête motivée du fonctionnaire chargé de la surveillance, fait évaluer, à ses frais, la qualité des fumées émises et l'état de

l'immission atmosphérique dans le voisinage de l'établissement. Cette évaluation est réalisée par l'ISSeP ou un organisme agréé en matière de lutte contre la pollution atmosphérique.

Art. 2. Avant la mise en œuvre du projet et avant chaque modification des lieux et/ou des circonstances d'exploitation susceptibles de modifier les risques d'incendie ou de sa propagation, l'exploitant consulte le service d'incendie territorialement compétent sur les mesures à prendre et les équipements à mettre en œuvre en matière de prévention et de lutte contre les incendies et explosions, dans le respect de la protection du public et de l'environnement.

Ces mesures et équipements couvrent notamment les domaines suivants :

- a) construction, compartimentage et agencement des locaux et bâtiments, y compris les chaufferies, installations de chauffage, ventilation et conditionnement d'air ;
- b) moyens d'évacuation des personnes présentes dans l'établissement et l'organisation à mettre en place pour garantir la sécurité des personnes en cas d'incendie, en ce compris les moyens et l'organisation de l'évacuation des personnes à mobilité réduite ;
- c) accès des services de secours aux différents secteurs, bâtiments et locaux de l'établissement ;
- d) implantation des parties de l'établissement présentant des risques importants d'incendie ou d'explosion, notamment les dépôts de matières combustibles et les zones où sont utilisés certains procédés de fabrication ;
- e) mesures propres à garantir le maintien sous contrôle des eaux d'extinction lorsque des produits présents dans l'établissement ou risquant d'être générés en cas d'incendie sont tels que leur présence dans les eaux d'extinction peut constituer une menace importante pour l'environnement ;
- f) définition, choix, implantation et maintien en bon état des moyens de prévention, détection, alerte, alarme et lutte contre les incendies et explosions ;
- g) formation du personnel à la lutte contre les incendies ;
- h) définition de la conduite à tenir en cas d'incendie notamment en ce qui concerne les visiteurs et le public présent.

CHAPITRE II. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Article unique L'exploitant se conforme en tout temps au dernier rapport de visite en matière de prévention et de lutte contre les incendies délivré par le Service Régional d'Incendie territorialement compétent.

PROTECTION DE L'AQUIFÈRE ET/OU DES EAUX DE SURFACE

Art. 1^{er} L'établissement respecte les dispositions de l'article 19 de l'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales.

Art.2.§1^{er} Les conditions relatives au rejet d'eaux polluées par les hydrocarbures ou susceptibles d'être rejetées en égouts publics sont les suivantes :

- 1° le pH des eaux déversées ne peut être inférieur à 6 et ne peut être supérieur à 9,5 (G) ;
- 2° la température des eaux déversées ne peut excéder 45°C (G) ;
- 3° la teneur en matières en suspension des eaux déversées ne peut excéder 1.000 mg/l (G) ;
- 4° la dimension des matières en suspension ne peut être supérieure à 1 cm (G) ;
- 5° les matières en suspension ne peuvent de par leur structure, nuire au fonctionnement des stations de relèvement et d'épuration (G) ;
- 6° la teneur en matières extractibles à l'éther de pétrole des eaux déversées ne peut excéder 500 mg/l (G) ;
- 7° la teneur en indice hydrocarbures C10-C40 des eaux déversées ne peut dépasser 5 mg par litre (P). En cas de dépassement, un nouveau contrôle sera effectué dans les 3 mois afin de vérifier que le dépassement est dû à des conditions de fonctionnement exceptionnelles et non à un dysfonctionnement régulier résultant manque d'entretien du séparateur d'hydrocarbures ;
- 8° les eaux déversées ne peuvent dégager des émanations qui dégradent le milieu ou contenir des gaz dissous inflammables ou explosifs ou des produits susceptibles de provoquer le dégagement de tels gaz (G) ;
- 9° les eaux déversées ne peuvent pas contenir des substances susceptibles de provoquer un danger pour le personnel d'entretien des égouts et des installations d'épuration, une détérioration ou obstruction des canalisations, une entrave au bon fonctionnement des installations de refoulement et d'épuration et une pollution grave de l'eau de surface réceptrice dans laquelle l'égout public se déverse (G) ;
- 10° les eaux déversées ne peuvent pas contenir les substances dangereuses et les polluants spécifiques visés à l'annexe VII de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'eau, non visées dans les présentes conditions (G).

§2. Afin de respecter les conditions de déversement fixées, l'établissement est tenu de traiter ses eaux usées industrielles (dont les eaux usées potentiellement souillées par des hydrocarbures, provenant notamment des ateliers de mécanique et des zones de parcage) dans une installation d'épuration des eaux comprenant au minimum un séparateur d'hydrocarbures à coalescence et à fermeture automatique précédé d'un débourbeur/décanteur répondant aux normes et dimensionnée conformément aux prescriptions des normes NBN EN 858-1 et NBN EN 858-2. Ces dispositifs de traitement des eaux sont régulièrement entretenus et vidangés conformément aux prescriptions des normes précitées et des recommandations du fournisseur de l'équipement.

Après traitement dans un séparateur d'hydrocarbure, les eaux de ruissellement de la piste sont évacuées dans le ruisseau de SOYEURUY, cours d'eau non classé, masse d'eau VE20R.

Art.3. Le système d'épuration installé pour le traitement des eaux usées domestiques du petit hangar (B5) respecte les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 01 décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux

systèmes d'épuration individuelle et abrogeant les arrêtés du Gouvernement wallon du 25 septembre 2008 fixant les conditions intégrales relatives aux unités d'épuration individuelle et aux installations d'épuration individuelle et du 6 novembre 2008 fixant les conditions sectorielles relatives aux stations d'épuration individuelle et aux systèmes d'épuration individuelle installés en dérogation de l'obligation de raccordement à l'égout.

Art.4. §1^{er} L'exploitant respecte les prescriptions suivantes concernant la gestion des eaux de ruissellement des surfaces de l'entièreté du site :

- En cas d'écoulement accidentel de substances susceptibles de rendre les eaux rejetées toxiques ou dangereuses, les eaux de ruissellements contenant ces substances, ne peuvent en aucun cas, être déversées dans les évacuations existantes.
- Ces substances doivent être immédiatement neutralisées et récoltées par un produit absorbant. L'exploitant dispose des moyens et matériaux permettant l'exécution rapide de ces mesures de sécurité

§2. L'établissement répond aux dispositions du code de l'eau et en particulier

- à l'article D. 161 modifié par l'article 11 du Décret du 23/06/2016 (M.B. 08/07/2016) ;
- à l'article R. 277 du Règlement Général d'Assainissement des eaux urbaines résiduaires (AGW du 03/03/2005 modifié le 06/12/2006, 17/02/2011 et 01/12/2016.

Plus précisément les eaux usées domestiques sont évacuées dans les égouts publics
Les eaux pluviales sont impérativement évacuées dans l'aqueduc d'eaux claires ;

PROTECTION DES EAUX SOUTERRAINES

Art. 1^{er} L'exploitant respecte les mesures prescrites par l'arrêté ministériel relatif à l'établissement des zones de prévention rapprochée et éloignée des ouvrages de prise d'eau souterraine de l'administration communale de Spa, de la s.a. Spa Monopole et de la s.a. Exirus, sis sur le territoire des communes de Spa, de Theux, de Jalhay et de Stoumont du 13 décembre 2001, et le respect des articles R 165 et R 167 du Code de l'eau.

Art.2. §1^{er} L'article 4 de l'arrêté du 13/12/2001 stipule qu'à l'intérieur de la zone de prévention, il ne peut être entrepris, sans autorisation préalable du Ministre, aucun travail qui peut avoir pour résultat de réduire le débit des sources ou d'altérer la qualité de l'eau qu'elles fournissent, notamment les drainages, forages, creusements de puits, travaux souterrains, fouilles dont la profondeur excéderait 3 mètres en zone de prévention éloignée (IIb), modifications au régime des ruisseaux, à l'écoulement des eaux de surface et à la situation des mofettes d'acide carbonique.

§2. Si des travaux doivent être réalisés à plus de 3 mètres de profondeur dans le cadre du présent permis, dont notamment des piézomètres pour la réalisation d'une étude d'orientation, une demande d'autorisation doit être transmise à la DGO3 - DEE - EAUX SOUTERRAINES LIÈGE à destination du Ministre. De plus, en vertu de l'article R 165, §2, 9° du Code de l'eau, l'avis de l'exploitant des prises d'eau protégées par la zone de prévention dont question (Spa Monopole, Ville de Spa) doit être sollicité.

Art.3. L'exploitant porte une attention particulière au respect des mesures suivantes :

- l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales ne peut pas s'effectuer par puits perdants.
- les nouvelles aires de stationnement de plus de 20 véhicules automoteurs doivent être étanches et pourvues d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures.
- les stockages d'hydrocarbures ou de produits contenant des substances des listes I ou II de l'annexe XX du Code de l'Eau répondent aux exigences de la législation en vigueur relative à ces installations de stockage. Complémentairement, les mesures suivantes sont également obligatoires :
 - les stockages aériens d'engrais liquides et de pesticides sont contenus dans des récipients étanches, installés sur des surfaces imperméables et équipées d'un système de collecte garantissant l'absence de tout rejet liquide en cas de fuite ;
 - les surfaces de collecte, les encuvements, les bacs de rétention et les fosses étanches sont laissés libres. Ils sont protégés contre les venues d'eau pluviale et d'infiltration. Les dispositifs permettant d'évacuer l'eau par la base sont formellement interdits ;
 - le soutirage et le jaugeage sont effectués par la partie supérieure du réservoir. Le soutirage par gravité, même avec un dispositif de fermeture sur la conduite, est formellement interdit ;
 - une plaquette est apposée sur le réservoir, spécifiant la zone de prévention et indiquant les numéros de téléphone la s.a. Spa Monopole, de la commune de SPA et de SOS Environnement-Nature.
- les réservoirs enterrés ou placés dans une fosse remblayée sont à double paroi, équipés d'un système de contrôle d'étanchéité permanent avec alarme visuelle et sonore en cas de perte d'étanchéité d'une des parois.
- les stockages de produits solides contenant des substances des listes I ou II de l'annexe XX du Code de l'Eau sont installés sous toit, sur des surfaces imperméables et équipées d'un système de collecte garantissant l'absence de tout rejet liquide.
- les conduites destinées au transport d'hydrocarbures, de produits ou de matières contenant des substances relevant de la liste I ou II de l'annexe XX du Code de l'Eau sont étanches. Le risque de leur rupture accidentelle est réduit à des valeurs négligeables.
- la manipulation d'hydrocarbures ou de produits contenant des substances des listes I ou II de l'annexe XX du Code de l'Eau, y compris les engrais et les pesticides, ainsi que les opérations d'entretien et de ravitaillement d'engins à moteur sont réalisées sur des surfaces étanches, avec système de récupération des liquides.
- les nouveaux transformateurs sont disposés sur un socle en béton armé formant bac de rétention. Les transformateurs existants sont équipés d'un dispositif de protection contre les surcharges de manière à réduire le risque de rupture de leur enveloppe à des valeurs négligeables.

- les stockages et les installations de regroupement, d'élimination ou de valorisation des déchets visés par le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, sont soumis aux règles suivantes :
 - a) ils sont installés à des endroits où le sol est rendu étanche ;
 - b) ils sont équipés d'un système de collecte garantissant l'absence de tout rejet liquide.
- Aucune substance contenant des polluant de type PFAS ne peut être utilisée dans l'enceinte de l'aérodrome ni, *a fortiori*, s'écouler au sol. Les produits et équipements utilisés dans le cadre de la lutte contre les incendies ne peuvent en contenir.

Art.4. Pour l'exécution des travaux de construction :

- les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état, régulièrement vérifiés et, en cas de problème, immédiatement évacués en dehors des zones de prévention pour être réparés ;
- les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ;
- seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants, ...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet liquide en cas de fuite ;

Art.5. En cas d'incident, des mesures sont prises immédiatement pour éviter l'extension de la pollution et évacuer les terres qui auraient été contaminées. A cet effet, des kits anti-pollution comprenant notamment des matériaux adsorbant les hydrocarbures et des bâches sont disponibles en quantité appropriée. L'exploitant avertit le service compétent de l'administration, SOS Environnement-Nature.

REJETS ATMOSPHÉRIQUES

CHAPITRE I^{ER}. GÉNÉRALITÉS

Art 1. Les installations sont conçues, implantées et équipées de manière à prévenir et à limiter efficacement les nuisances et les inconvénients qui pourraient résulter de l'exploitation pour le voisinage tels que les émissions de poussières, de gaz, de fumées, d'odeurs et autres émanations.

Art 2. Il est fait usage des techniques appropriées aux circonstances pour éliminer, des rejets à l'atmosphère, toute substance qui pourrait provoquer un danger ou une incommodité par sa nature et/ou par les quantités rejetées.

Art 3. Le cas échéant, les gaz chargés de matières susceptibles de polluer l'environnement sont captés au plus près de la source d'émission et conduits vers une installation d'épuration adaptée à la nature des effluents rejetés.

Art 4. Les installations, en ce compris les aires de stockage, sont conçues de manière à limiter la production et le rejet de polluants dans l'atmosphère, notamment par la mise en œuvre de technologies propres et le développement de techniques de récupération, de lavage, de recyclage ou de valorisation des effluents ou le développement de systèmes de confinement efficaces.

Art 5. Les rejets quelconques d'effluents gazeux à l'atmosphère se font à une hauteur, une température, une vitesse et dans des conditions (degré de dilution, localisation ou orientation des conduits et des cheminées d'évacuation par rapport aux propriétés voisines, etc ...) qui garantissent une dispersion efficace, en toutes circonstances, des polluants résiduels.

Art 6. Sauf impossibilité d'ordre technique (dûment justifiable), les effluents gazeux susceptibles d'incommoder le voisinage sont évacués par des cheminées aussi éloignées que possible des propriétés et bâtiments voisins.

Art 7. L'exploitant aménage des ouvertures dans les conduits d'évacuation en vue des mesures de contrôles. Ces ouvertures sont réalisées conformément à la procédure CWEA (Compendium Wallon des méthodes d'Echantillonnage et d'Analyse) qui décrit les aménagements des conduits industriels nécessaires à la réalisation des contrôles à l'émission dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique. Ces ouvertures, ainsi que leurs abords sont aisément accessibles de façon à pouvoir effectuer ces mesures en toute sécurité et sans préavis.

CHAPITRE II. EXPLOITATION

Section 1. Récupération des vapeurs d'AVGAS pendant le chargement

Art 8. Les vapeurs générées par le versement de l'AVGAS dans la cuve de stockage sur site sont renvoyées dans le réservoir mobile qui livre l'AVGAS au moyen d'un tuyau de raccordement étanche aux vapeurs. Lors de cette opération, un dispositif est mis en place afin que ces vapeurs ne s'évacuent pas par l'évent de la cuve de stockage. Les opérations de chargement ne peuvent être effectuées avant que ces dispositifs ne soient en place et fonctionnent correctement.

CHAPITRE III. LIMITATIONS

Section 2. Chaudière au mazout d'une puissance inférieure ou égale à 400 kW

Art 9. L'exploitant se conforme aux dispositions présentes dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2009 tendant à prévenir la pollution atmosphérique provoquée par les installations de chauffage central destinées au chauffage de bâtiments ou à la production d'eau chaude sanitaire et à réduire leur consommation énergétique, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 juin 2009, par l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2011 et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014.

Art 10. Pour les chaudières alimentées en combustibles liquides ou gazeux dont la puissance nominale utile est inférieure ou égale à 400 kW, l'exploitant veille :

- à ce que celles-ci respectent les niveaux d'émission de CO et de NOx définis dans l'arrêté royal du 08 janvier 2004 réglementant les niveaux des émissions des oxydes d'azote (NOx) et du monoxyde de carbone (CO) pour les chaudières de chauffage central et les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux dont le débit calorifique nominal est égal ou inférieur à 400 kW, modifié par l'arrêté royal du 17 juillet 2009 ;
- à ce que celles-ci respectent les exigences de rendement définies dans l'arrêté royal du 18 mars 1997 concernant les exigences de rendement pour les nouvelles chaudières à eau chaude alimentées en combustibles liquides ou gazeux.

Section 3. Brûleurs d'une puissance inférieure ou égale à 400 kW

Art 11. Pour les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux dont la puissance nominale utile est inférieure ou égale à 400 kW, l'exploitant veille à ce que ceux-ci respectent les niveaux d'émission de CO et de NOx définis dans l'arrêté royal du 08 janvier 2004 réglementant les niveaux des émissions des oxydes d'azote (NOx) et du monoxyde de carbone (CO) pour les chaudières de chauffage central et les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux dont le débit calorifique nominal est égal ou inférieur à 400 kW, modifié par l'arrêté royal du 17 juillet 2009.

Section 4. Installations contenant des CFC, HCFC, HFC ou PFC

Art 12. Pour les équipements contenant des **HFC/PFC**, l'exploitant se conforme au Règlement (CE) N° 517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à certains gaz à effet de serre fluorés, en particulier en ce qui concerne les mesures de confinement et de récupération des gaz.

Art 13. Pour les équipements contenant des **HCFC/(CFC)**, l'exploitant se conforme :

- à l'arrêté du 12 juillet 2007 du Gouvernement wallon déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique, en particulier son article 11, §2.
- au règlement (CE) N° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, en particulier les chapitres relatifs à la mise sur le marché et à la maîtrise des émissions.

Art 14. L'exploitant restera attentif à l'évolution de la législation européenne et wallonne en la matière, et en particulier à l'adoption de conditions sectorielles ou intégrales pour ce type d'installation.

CHAPITRE IV. CONTRÔLES

A. Généralités

Art 15. Les opérations de contrôles sont effectuées aux frais de l'exploitant par un laboratoire agréé selon les dispositions de la loi du 28 décembre 1964 relative à la prévention de la pollution atmosphérique suivant des méthodes de référence ou toute autre méthode dont l'équivalence à une méthode de référence a été prouvée et avec

des appareils de mesures conformes aux principes des meilleures techniques disponibles dans le domaine de l'instrumentation.

Art 16. La limite de détection, la sensibilité, la précision et la fiabilité de la méthode doivent être adaptées à la valeur limite d'émission, au niveau d'odeur ou au débit d'odeur correspondant à la substance à mesurer. La plage de mesure se situera au moins entre 0,1 fois et 2 fois la valeur, niveau ou débit fixé dans l'autorisation, sauf cas particulier.

Art 17. La durée d'échantillonnage de chaque mesure est fixée par la méthode de mesure. A défaut, elle doit être d'au moins une demi-heure.

Art 18. Le point de mesure doit être facile d'accès, conçu et choisi de telle façon qu'il soit possible d'effectuer une analyse à l'émission représentative des rejets de l'installation.

Art 19. Sans préjudice des régimes de contrôle, les émissions de tous les polluants et des nuisances olfactives pour lesquels des limites à l'émission sont fixées dans l'acte d'autorisation sont mesurées au moins une fois après modification de 25 % de la capacité de l'installation ou après toute modification du système d'épuration.

Art 20. Les mesures destinées à déterminer les émissions doivent être effectuées et les résultats doivent être exprimés de manière telle qu'ils soient représentatifs des émissions de l'installation en régime de travail habituel (hors période de démarrage ou d'arrêt).

Art 21. Les résultats de la surveillance des émissions sont conservés par l'exploitant pendant au moins 5 ans et doivent être disponibles sur simple demande des autorités chargées de la surveillance.

Art 22. Les valeurs limites d'émission sont considérées comme non respectées si les résultats des mesures réalisées, diminués de l'incertitude de la méthode de mesure, sont supérieurs aux valeurs limites d'émission. Dans les autres cas, elles sont considérées comme respectées. Lorsque l'incertitude de la méthode de mesure n'est pas connue, c'est le résultat de la mesure qui est comparé à la valeur limite d'émission.

Art 23. Lorsque le résultat des mesures indique un non-respect des normes de rejet, l'exploitant en informe sans délai le fonctionnaire chargé de la surveillance.

Si ce dépassement est :

- inférieur à 10 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre peut être prévue dans les trois mois ;
- compris entre 10 et 100 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre doit être prévue dans les trois mois ;
- supérieur à 100 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre doit être prévue dans le mois et si ce dépassement persiste, l'exploitant rédige un rapport recensant les causes des dépassements et les mesures prises pour le respect des normes imposées. Ce rapport est envoyé dans les 30 jours qui suivent la deuxième mesure au fonctionnaire chargé de la surveillance et au fonctionnaire technique.

B. Installations contenant des CFC, HCFC, HFC ou PFC

Art 24. Pour les équipements contenant des **HFC/PFC**, les contrôles visuels et d'étanchéité sont réalisés par un technicien certifié :

- conformément aux prescriptions du Règlement (CE) No 1516/2007 de la Commission du 19 décembre 2007 définissant les exigences types applicables au contrôle d'étanchéité pour les équipements fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur contenant certains gaz à effet de serre fluorés ;
- en cas de présomption de fuite de réfrigérant ;
- à la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Art 25. Pour les équipements contenant des **HCFC/CFC**, le contrôle d'étanchéité est réalisé par un technicien certifié :

- conformément aux dispositions de l'arrêté du 12 juillet 2007 du Gouvernement wallon déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique, en particulier le chapitre relatif au contrôle et à la surveillance ;
- conformément aux prescriptions du Règlement (CE) No 1516/2007 de la Commission du 19 décembre 2007 définissant les exigences types applicables au contrôle d'étanchéité pour les équipements fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur contenant certains gaz à effet de serre fluorés ;
- en cas de présomption de fuite de réfrigérant ;
- à la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance.

ENVIRONNEMENT SONORE

Art. 1^{er}. Les valeurs limites du niveau de bruit dans l'environnement, à prendre en compte pour l'application des conditions générales fixées par l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement sont données par le tableau 1 " Valeurs limites générales de niveaux de bruit applicables à un établissement classé ".

CHAPITRE I^{er}. TYPES D'AÉRONEFS

Art.2. §1^{er} L'aérodrome de Spa La Sauvenière n'est accessible qu'aux ULM, hélicoptères et avions de maximum 5,7 tonnes.

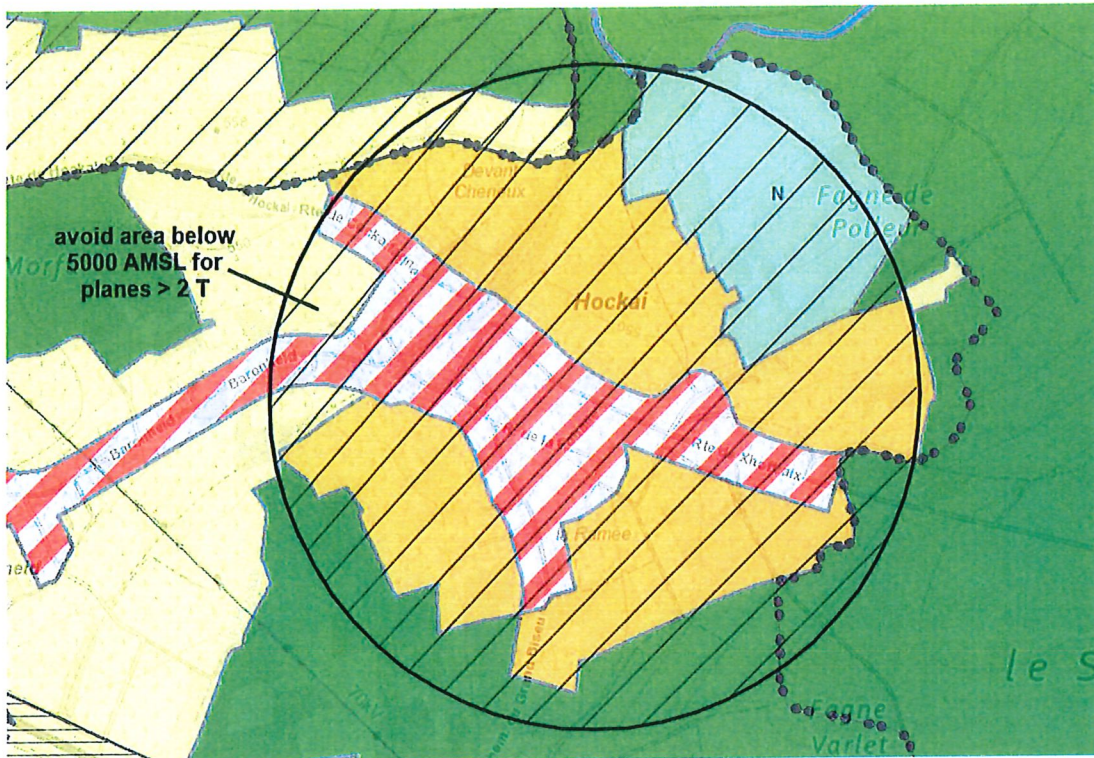
§2 Sont interdits en fonctionnement normal de l'aérodrome les jets à turboréacteur et les avions de voltige en entraînement. Ces types d'avions et des démonstrations de voltige peuvent cependant exceptionnellement se produire sur l'aérodrome, pour une durée de 2 jours consécutifs maximum, dans le respect des réglementations aéronautiques, lors d'événements festifs ouverts au public. La tenue de ce type d'événement fera l'objet de la publication d'un avis public au moins un mois à l'avance et d'une notification au Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Art. 3. Les ULM sont équipés d'un réducteur de vitesse pour l'entraînement de l'hélice et d'un silencieux à l'échappement du moteur.

CHAPITRE II. TRAJECTOIRES DE VOLS

Art. 4. Le Manuel d'aérodrome recommande aux utilisateurs d'éviter le survol des zones d'agglomérations de Spa, Baronheid, Francorchamps, et Neuville.

Les avions de plus de 2 tonnes évitent strictement le survol de la zone hachurée ci-dessous à moins de 5 000 pieds AMSL. Cette mesure est, sous réserve de sa validation par la DGTA et Skeyes, publiée dans l'AIP, le carte VAC et insérée dans le Manuel d'aérodrome.



CHAPITRE III. DIFFUSION DES INFORMATIONS

Art. 5. Le règlement de l'aérodrome est communiqué à tous les pilotes fréquentant l'aérodrome. Une copie leur en est remise et il est en outre affiché dans les locaux qui leur sont accessibles. Les présentes dispositions sont diffusées dans les documents d'information pouvant être lus par l'ensemble des pilotes.

CHAPITRE IV. HORAIRE

Art.6. Les vols sont réalisés de 9h00 jusque 30 minutes après le coucher du soleil, et au plus tard à 17h00 entre le 01/11 et le 31/01 et à 20h00 entre le 01/02 et le 31/10 ;

Art.7. Le nombre de mouvements liés à l'activité de parachutisme est limité à 6 000 par an. Pendant les mois de juillet et août, tout vol destiné au langage de parachutiste(s), ou tout vol de profil similaire, quel qu'en soit la finalité, est interdit les dimanches et jours fériés dans la tranche horaire de 12h00 à 14h00.

VIBRATIONS

Article unique. Les précautions nécessaires sont prises pour éviter que les vibrations qui pourraient être engendrées par le fonctionnement des moteurs, machines, transmissions, ..., ou par les procédés de travail mis en œuvre ne puissent incommoder les voisins ou nuire à la stabilité des constructions.

NATURE ET FORET

Art.1^{er}. Toutes les recommandations reprises dans l'EAI au point 4 (pages 23 à 26) sont respectées et appliquées ;

Art .2. Toutes les recommandations reprises dans L'EIE au point 5.4.9: " Recommandations " (pages 186 à 187) sont respectées et mises en application ;

Art.3. L'exploitant procède comme suit à la gestion de la mosaïque de landes et prairies à l'ouest de la route :

- fauche tardive entre le 15 août et le 15 septembre ;
- exportation du produit de la fauche. Ce produit peut éventuellement être reporté en bordure de piste et disposé en andains (tas) de minimum 1m³ pour servir de micro-habitats pour la petite faune (reptiles);
- la parcelle est divisée en 3 et chaque tiers est fauché une fois tous les 3 ans afin de laisser suffisamment de zones refuges ;
- la hauteur de fauche est de 20 cm et ne se fait en aucun cas au ras du sol ;
- la zone à orchidées est gérée par la fauche tardive du site une fois par an après le 15 juillet en concertation avec le Cantonnement DNF de SPA ;
- la gestion des peuplements forestiers dans la zone de contraintes de l'aéroport respecte les conditions énoncées dans la « Convention de gestion des zones boisées et NATURA 2000 » jointe au dossier (Convention signée le 25/09/2012 avec la DGO3).

SOLS

Article 1^{er}. L'exploitant est tenu de prendre les mesures appropriées afin de préserver le sol et d'en prévenir toute pollution nouvelle. Il est également tenu d'informer sans délai le fonctionnaire chargé de la surveillance ainsi que le Collège communal de la présence de déchets abandonnés ou de toute pollution dont il a connaissance sur son terrain.

Art.2. L'exploitant respecte les mesures de sécurité, en ce compris les restrictions d'utilisation figurant dans les certificats de contrôle des sols.

GESTION DES DÉCHETS

DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA GESTION DES DECHETS GENERES AU SEIN DE L'ETABLISSEMENT

1. Généralités

Article 1.1. : L'exploitant prend les mesures requises par les circonstances pour, autant que possible, prévenir en amont de l'apparition des déchets ou en aval, une fois ceux-ci produits, réduire :

- a) la quantité de déchets, y compris par l'intermédiaire de la réutilisation ou de la prolongation de la durée de vie des produits ;
- b) les effets nocifs des déchets produits sur l'environnement et la santé humaine ;
- c) la teneur en substances nocives des matières et produits.

Article 1.2. : La gestion des déchets est effectuée prioritairement dans le respect de la hiérarchie suivante :

- 1° prévention ;
- 2° préparation en vue de la réutilisation ;
- 3° recyclage ;
- 4° autre forme de valorisation, notamment énergétique ;
- 5° élimination.

Article 1.3. : L'exploitant est tenu d'assurer ou de faire assurer la gestion des déchets dans des conditions propres à limiter les effets négatifs sur les eaux, l'air, le climat, le sol, la flore, la faune, à éviter les inconvénients par le bruit et les odeurs et d'une façon générale sans porter atteinte ni à l'environnement ni à la santé de l'homme.

Article 1.4. : L'exploitant est tenu d'adapter les modes de production et/ou de conditionnement des déchets afin de réaliser une gestion conforme au prescrit des articles 1.1 à 1.3.

Article 1.5. : Il est interdit d'abandonner les déchets ou de les manipuler au mépris des dispositions légales et réglementaires.

Article 1.6. : L'évacuation des déchets entreposés dans l'installation est réalisée en stricte conformité avec toutes les dispositions en la matière.

A cet effet, l'exploitant est tenu de s'assurer que les établissements auxquels il confie des déchets (centres d'enfouissement technique, installations de valorisation, d'élimination, etc ...) disposent de toutes les autorisations réglementaires leur permettant d'accueillir les déchets considérés.

De même, il s'assure que les opérateurs qui effectuent la collecte ou le transport de ses déchets dangereux, de ses huiles usagées et/ou de ses déchets autres que dangereux disposent des agréments et enregistrements requis en vertu respectivement de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux, de l'arrêté

de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux huiles usagées et de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 novembre 2003 relatif à l'enregistrement des collecteurs et des transporteurs de déchets autres que dangereux.

Tous les contrats ou accords écrits éventuels, passés entre l'exploitant et des firmes ou organismes chargés de leur évacuation, de leur traitement et/ou de leur élimination mentionnent explicitement leurs destinations et les modes de traitement pressentis. Dans la mesure du possible, les destinations finales sont précisées.

Ces mentions comportent obligatoirement :

- les coordonnées complètes des établissements auxquels ils sont confiés ;
- toutes les informations utiles attestant que ces établissements répondent strictement aux dispositions de l'alinéa 2 du présent paragraphe.

Des copies de ces contrats et accords écrits ainsi que de tous leurs avenants éventuels sont conservés à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Article 1.7. : **§1^{er}.** Sans préjudice des dispositions ou prescriptions réglementaires en la matière, l'exploitant tient un registre des sorties des déchets en ce compris les déchets destinés au recyclage, où sont consignées, au jour le jour, les informations suivantes :

- la date de chaque enlèvement ;
- la nature, le code et le processus générateur des déchets ;
- le poids des déchets ;
- les coordonnées du collecteur des déchets ;
- les coordonnées de la firme de transport ;
- les coordonnées du destinataire ;
- les méthodes de valorisation ou, à défaut, d'élimination.

§2. Audit registre, sont annexés tous les documents : bordereaux de versage dans un centre d'enfouissement technique, certificats de réception, d'élimination, de valorisation, etc ... permettant de s'assurer que les dispositions de l'article 1.6 sont strictement observées.

§3. Le registre des sorties et ses annexes éventuelles sont conservés au siège de l'exploitation et tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.

§4. Les déchets évacués de l'installation sont identifiés par référence aux rubriques et aux codes du catalogue des déchets établi en application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 juillet 1997, tel que modifié. Si le code se présente sous la forme XX.XX.99, déchets non spécifiés ailleurs, l'exploitant est tenu d'en préciser l'intitulé.

§5. En cas d'utilisation des services organisés par la commune du siège d'exploitation tels que prévus à l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 05 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents, les dispositions des §§1 et 4 ne sont pas d'application en ce qui concerne les déchets autres que dangereux.

Article 1.8. : L'exploitant veille au bon fonctionnement, à l'entretien et à la propreté des aires de stockage des déchets au sein de l'installation.

Le nettoyage des abords de l'installation, qui seraient accidentellement souillés par des déchets vagabonds du fait de l'activité, incombe à l'exploitant.

Article 1.9. : Il est interdit de mettre le feu à des déchets sur le site.

Article 1.10. : Les activités en matière de gestion de déchets sont placées sous l'autorité d'une personne responsable, expressément désignée par l'exploitant.

Ce dernier est tenu de communiquer par écrit, au fonctionnaire chargé de la surveillance, l'identité de ce responsable.

La personne responsable détermine notamment les conditions particulières de sécurité à prendre tant en matière d'environnement que de la santé humaine pour le stockage, la manutention des déchets présents sur le site. Elle s'assure que les mesures de sécurité sont respectées. Tout incident survenant dans l'exploitation et lié au stockage, à la manutention des déchets présents est immédiatement porté à sa connaissance.

2. Obligation de tri

Article 2.1. : L'exploitant procède au tri de ses déchets.

Article 2.2. : L'obligation de tri implique de séparer à la source, au minimum, les fractions suivantes lorsque les quantités produites excèdent les seuils mentionnés dans la troisième colonne du tableau ci-dessous.

	Fractions de déchets à séparer	Seuils volume ou des contenants
1°	Déchets dangereux.	---
2°	Les huiles usagées.	---
3°	Les piles et accumulateurs.	---
4°	Les pneus usagés.	---
5°	Les déchets d'équipements électriques ou électroniques.	---
6°	Les déchets de verre d'emballage blanc et de couleur.	120 litres/semaine
7°	Les déchets d'emballages composés de bouteilles et flacons en plastique, emballages métalliques et cartons à boissons (PMC) et soumis à obligation de reprise en vertu du décret du 05 décembre 2008 portant approbation de l'accord de coopération concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages. Sont	60 litres/semaine

	notamment visés les bouteilles et flacons en plastique de boissons fraîches, d'eau, de lait, d'huile, de vinaigre, de détergents et produits de soin, les boîtes métalliques, les canettes de bière, de boissons fraîches et d'eau, les bidons de sirop, les boîtes de conserve, plats et rapiers en aluminium, les capsules, couvercles en métal, bouchons à visser de bouteilles et bocaux, les cartons à boisson vides et propres.	
8°	Les déchets d'emballages industriels tels que housses, films et sacs en plastique.	200 litres/semaine
9°	Les déchets de papier et de carton secs et propres : les emballages entièrement constitués en papier et en carton, les journaux, les magazines, les imprimés publicitaires, le papier à écrire, le papier pour photocopieuses, le papier pour ordinateur, les livres, les annuaires téléphoniques.	30 litres/semaine
10°	Les déchets de végétaux provenant de l'entretien des espaces verts et des jardins : gazon, feuilles mortes, tailles d'arbres et d'arbustes, résidus de plantations et branchages.	2,5 m ³ /semaine

Article 2.3. : Par dérogation à l'article 2.2, lorsque les déchets sont dirigés vers un centre de tri autorisé, les différentes fractions de déchets secs non dangereux visées peuvent être regroupées par le producteur dans un même contenant.

Ce regroupement de déchets est autorisé pour autant qu'il ne compromette pas l'efficacité des opérations de tri, de recyclage ou de valorisation ultérieures des fractions visées à l'article 2.2.

Article 2.4. : **§1^{er}.** L'exploitant conserve pendant minimum deux ans la preuve du respect de l'obligation de tri pour chaque fraction concernée.

Les moyens de preuve suivants sont admis :

- des contrats, factures ou attestations délivrées par un collecteur ou gestionnaire d'une installation de traitement de déchets ;
- en cas d'utilisation, pour tout ou partie des fractions visées à l'article 2.2, des services organisés par la commune du siège d'exploitation tels que prévus à l'article 1^{er} de l'arrêté du 5 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents, la preuve que le règlement communal ou le cas échéant le règlement d'accès au parc conteneurs de l'intercommunale de gestion de déchets à laquelle la commune est affiliée autorisent l'acceptation des déchets du producteur ou détenteur.

§2. Les contrats, factures ou attestations visés au §1^{er}, 1^{er} tiret mentionnent au minimum les informations suivantes :

- 1° l'identité des parties ;

- 2° la nature des déchets ainsi que, pour chaque fraction, la capacité des contenants collectés ou la quantité de déchets déposée ;
- 3° les fréquences et lieux de collecte.

3. Conditions particulières relatives à la gestion des déchets dangereux

Article 3.1. : Les déchets dangereux provenant de l'exploitation de l'installation sont tenus séparés d'autres déchets. Le mélange de déchets dangereux avec d'autres déchets dangereux ou avec d'autres déchets, substances ou matières est interdit.

Article 3.2. : Il est interdit de se débarrasser des déchets dangereux, si ce n'est :

- 1° soit, en les confiant à un tiers bénéficiant de l'agrément requis pour assurer la collecte ou à un tiers autorisé pour effectuer le regroupement, le prétraitement, l'élimination ou la valorisation des déchets dangereux ;
- 2° soit, en les confiant à une installation située en dehors du territoire de la Région wallonne, après s'être assuré que cette installation satisfait aux conditions que lui impose la législation qui lui est applicable pour procéder à l'élimination ou la valorisation de ces déchets.

Article 3.3. : §1^{er}. L'exploitant est tenu de déclarer au Département du Sol et des Déchets les quantités de déchets dangereux qu'il a produits. Il transmet à cet effet les informations qui figurent dans le registre visé à l'article 1.7.

§2. La déclaration s'effectue selon les modalités fixées par l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux.

§3. L'exploitant consulte le Département du Sol et des Déchets pour définir le modèle du formulaire de déclaration.

§4. Toute modification de la nature ou de la composition des déchets déclarés doit faire l'objet d'une nouvelle déclaration auprès du Département du Sol et des Déchets.

4. Conditions particulières relatives à la gestion des huiles usagées

Article 4.1. : Il est interdit :

- 1° de déposer ou de laisser couler des huiles usagées, en quelque lieu que ce soit où elles peuvent polluer l'environnement, notamment dans ou sur le sol, dans les eaux de surface ou les eaux souterraines, dans les égouts, les canalisations ou les collecteurs ;
- 2° de brûler des huiles usagées ;
- 3° d'ajouter ou de mélanger à des huiles usagées de l'eau ou tout corps étranger, tel que solvants, produits de nettoyage, détergents, antigel, autres combustibles et autres matières avant ou pendant la collecte ou avant ou pendant le stockage ;
- 4° lors du stockage et de la collecte, de mélanger les huiles usagées avec des PCB ou avec des déchets dangereux ;

- 5° de mélanger volontairement des huiles synthétiques, animales ou végétales avec des huiles minérales ;
- 6° de se débarrasser d'huiles usagées sauf à les remettre à des collecteurs agréés ou à des centres de regroupement, de prétraitement, d'élimination ou de valorisation autorisés.

Si l'huile usagée est remise à une personne établie dans une autre région ou un autre pays, le détenteur doit s'être assuré au préalable que cette personne est dûment autorisée à éliminer ou valoriser de l'huile usagée dans cette région ou dans ce pays.

Article 4.2. : Les dispositions de l'article 3.3 s'appliquent aux huiles usagées.

5. Conditions particulières relatives au stockage de déchets

Article 5.1. : Les aires de stockage sont construites, aménagées et exploitées de manière à :

- 1° prévenir les accidents lors des opérations de chargement et de déchargement des véhicules ;
- 2° éviter la dispersion des déchets ;
- 3° limiter efficacement les nuisances pour le voisinage et l'environnement qui pourraient résulter de l'existence ou de l'exploitation des dépôts de déchets.

Article 5.2. : Les aires de stockage des déchets, autres qu'inertes, sont pourvues d'un revêtement solide et étanche construit en matériaux incombustibles. Ces aires sont conçues et exploitées de manière à éviter le rejet de toute substance polluante dans les eaux tant de surface que souterraine.

Article 5.3. : La stabilité des déchets est assurée en toute circonstance.

Article 5.4. : Lorsque ces déchets sont stockés dans des récipients mobiles, les informations permettant d'identifier les déchets, ainsi que les symboles de danger y associés, sont indiqués sur ceux-ci.

6. Remise en état en fin d'exploitation

Article 6.1. : En fin d'exploitation, le site est remis en état.

Les déchets sont évacués vers des installations dûment autorisées.

Article 6.2. : En cas de cessation définitive de toutes les activités, l'exploitant envoie à l'autorité compétente, au fonctionnaire technique et au fonctionnaire chargé de la surveillance, un plan de remise en état du site comprenant notamment les mesures qu'il a prises ou entend prendre afin d'assurer la mise en sécurité de toutes les installations.

RUISSELLEMENTS

Article unique L'exploitant met en place une zone d'immersion temporaire (fossé de drainage) au nord du site afin de réduire le risque d'inondation pour les fonds inférieurs.

PLAN D'URGENCE

Article unique. Dans le cadre de la procédure d'urgence, l'exploitant met en place les points suivants :

- En cas d'incident/accident pouvant entraîner une pollution du sol et du sous-sol, prévenir SPA Monopole dès sa prise de connaissance ;
- Réaliser de façon régulière une répétition de la procédure d'urgence en collaboration avec Spa monopole ;
- Réaliser occasionnellement une répétition de la procédure d'urgence en conditions climatiques défavorables (couverture neigeuse plus importante,...) ;
- Informer les parties prenantes de tout changement de personne intervenant dans ce plan d'urgence ;
- Cartographier les zones d'accessibilité réduite et des zones fracturées, si SPA Monopole communique leur localisation, afin de déterminer des solutions d'accès anticipativement, d'en mettre en place (création d'accès dans les zones fortement boisées et, si connues, proches des zones fracturées) et favoriser le bon déroulement de la procédure d'urgence ;
- Accroître la maîtrise des assainissements en développant un outil de gestion de la masse d'eau visant à favoriser la mise en place rapide et efficace de solutions d'assainissement adéquates en cas d'accidents ;
- Intégrer dans le Plan Interne d'Urgence de l'aérodrome toutes les procédures de gestion des accidents ayant un impact sur l'environnement présentées dans le "*plan d'urgence Sources*" ;
- Acquérir, ou avoir à disposition dans un délai réduit, via un contrat avec un prestataire externe, un engin de type Flex mobile à chenille afin de participer, si nécessaire, aux interventions en cas d'accidents. La preuve de l'achat ou une copie d'un contrat de mise à disposition d'un engin d'intervention de type Flex Mobile est communiquée au fonctionnaire technique territorialement compétent. En cas de contrat avec un prestataire externe, le contrat doit mentionner un délai maximum pour la mise à disposition après une demande pour intervention.
- Dans un délai d'un an après la délivrance du présent permis, l'exploitant fait parvenir au fonctionnaire technique territorialement compétent la preuve de la réalisation d'une répétition de la procédure d'urgence, avec utilisation de l'engin dont question ci-dessus et une copie des documents modifiés ou établis suite aux demandes ci-dessus.

CONDITIONS COMPLÉMENTAIRES

Article 1^{er} Sur toute la durée de l'exploitation, l'exploitant assure une veille technologique identifiant les meilleures technologies disponibles sur le marché pour la réduction des odeurs, des émissions atmosphériques des aéronefs, ainsi que les émissions sonores et analyse dans quelles mesures elles sont applicables aux aéronefs basés sur l'aérodrome.

Art.2. L'exploitant désigne un responsable SSE (Santé-Sécurité-Environnement) assurant :

- la réalisation d'audits internes annuels pour le maintien de la conformité des installations ;
- la centralisation des données en matière de justification des entretiens et attestation de vidange des installations de traitement des eaux (séparateur d'hydrocarbures, de graisses et unité d'épuration) et des aéronefs basés ;
- le respect des bonnes pratiques en matière de sécurité environnementale par les différents opérateurs du site ;
- la réalisation de la veille technologique visée à l'article 1^{er} du présent chapitre.

Art.3. L'exploitant recherche un nouveau parking d'une capacité supérieure au parking P5 en prenant en compte sa localisation et la gestion des eaux pluviales ;

Art.4. L'exploitant s'assure de l'interdiction effective de stationnement au niveau de la boucle P5, notamment par le biais d'un balisage adéquat.

Art.5. L'exploitant s'assure de l'interdiction effective de stationnement au niveau et pour la protection des zones Natura 2000 lors de manifestations, notamment par le biais d'un balisage adéquat.

Art.6. §1er L'exploitant effectue les démarches nécessaires à la réalisation d'un ou plusieurs dispositifs de rétention des eaux (zones d'immersion temporaire ZIT) d'une capacité totale de 3.760 m³ minimum et d'une profondeur de maximum 90 cm dans la partie basse du site située au nord-ouest (dite hippodrome) en tenant compte des mesures de sécurité aéronautiques et de la présence de nappes d'eau souterraines.

§2. Un projet d'amélioration de la gestion des eaux de ruissellement est présenté au DPA de Liège, ainsi qu'un échéancier pour sa mise en œuvre, dans un délai de quatre mois à dater de la notification du présent permis

SÉCURITÉ

Article 1er. Les restrictions suivantes sont appliquées en cas de vent important :

- Fermeture de l'aérodrome en cas de vent supérieur à 25 nœuds ;
- Interdiction d'utiliser l'aérodrome pour les pilotes non basés à Spa en cas de vent supérieur à 15 nœuds, sauf situations de détresse.

Art.2. L'exploitant installe une webcam donnant une vue sur l'aire à signaux et les 2 manches à air présentes sur le site. Les images sont diffusées en direct sur le site web de la société de gestion afin de renseigner les pilotes sur la direction et la vitesse du vent.

Art.3. L'exploitant publie, en direct sur le site web de la société de gestion, des données météo de SKEYES reprenant notamment la vitesse et la direction du vent ;

RAPPORTS SUR LES INCIDENTS ET/OU ACCIDENTS AFFECTANT L'ENVIRONNEMENT DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE

Article 1^{er}. Lors de tout incident ou accident affectant l'environnement de manière significative ou la sécurité du voisinage, l'exploitant transmet, dans les plus brefs délais, un rapport :

- a) au Directeur de la Direction de Liège du Département des Permis et

Autorisations, Esplanade Simone Veil, 1 - 4000 LIEGE ;

- b) au Directeur de la Direction de Liège du Département de la Police et des Contrôles, Esplanade Simone Veil, 1 - 4000 LIEGE ;
- c) Au Service régional d'Incendie de la Ville de SPA.
- d) SPA Monopole S.A., rue Auguste Laporte, 34 - 4900 Spa

Art. 2. Ce rapport décrit :

- a) la date et l'heure de l'incident ou de l'accident ;
- b) les installations dans lesquelles est survenu l'incident ou l'accident ;
- c) les activités habituellement exercées à cet endroit ;
- d) les circonstances de l'accident ;
- e) l'analyse des causes de l'accident ;
- f) les mesures prises pour réparer les atteintes éventuelles à l'environnement ;
- g) les mesures préventives préconisées en vue de prévenir le renouvellement d'un incident ou d'un accident similaire ;
- h) les possibles incidences sur les captages exploités par SPA Monopole.

GÉNÉRALITÉS

Art. 1^{er}. L'exploitant se conforme au surplus à toutes les instructions qui pourraient lui être données par les Administrations intéressées, tant en ce qui concerne la sécurité publique que la conservation des propriétés et des eaux utiles.

Art. 2. L'exploitant conserve, sur les lieux mêmes de l'établissement ou à tout autre endroit convenu avec l'autorité compétente, l'ensemble des permis ou déclaration en vigueur, toute décision prescrivant des conditions complémentaires, ainsi que le registre des modifications intervenues.

Il en est de même pour tous les rapports, certificats et procès-verbaux émanant d'organismes de contrôle, de visiteurs ou d'experts et ayant trait à la sécurité ou à la salubrité publique.

Art. 3. L'exploitant peut solliciter le renouvellement de son autorisation. Cette requête donne lieu à une procédure complète d'instruction et doit, dès lors, être déposée avant l'expiration de la présente autorisation.

MISE À L'ARRÊT DÉFINITIF DES INSTALLATIONS

Article 1^{er} En cas de mise à l'arrêt définitif partiel ou total des installations autorisées, l'exploitant doit remettre le site concerné par ces installations dans un état tel qu'il ne s'y manifeste plus aucun danger ou inconvénient soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et monuments.

Art.2. L'exploitant qui met à l'arrêt définitif tout ou partie de ses installations notifie

par lettre recommandée à la poste au Collège Communal, au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire chargé de la surveillance, la date de cet arrêt au moins dix jours avant celle-ci, sauf cas de force majeure.

A cette notification est joint un dossier comprenant le plan à jour des terrains et des installations ainsi qu'une note portant notamment sur :

- 1° l'évacuation ou l'élimination des produits dangereux et des déchets présents sur le site ;
- 2° la dépollution des sols et des eaux souterraines éventuellement polluées ;
- 3° la surveillance à exercer de l'impact des installations sur leur environnement.

Art.3. En l'absence d'observations dans le délai d'un mois suivant l'envoi de cette notification, les avis du Collège Communal, du Fonctionnaire technique et du Fonctionnaire chargé de la surveillance sont réputés favorables.

Art.4. Lorsque les travaux prévus pour la cessation d'activité par la notification, par l'arrêté d'autorisation ou par un arrêté complémentaire sont réalisés, l'exploitant en informe le Collège Communal, le Fonctionnaire technique et le Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Le Fonctionnaire chargé de la surveillance constate la conformité des travaux par un procès-verbal qu'il transmet au Collège Communal et au Fonctionnaire technique, ainsi qu'à l'exploitant

Article 8. Le présent permis est exécutoire selon les dispositions de l'article 46 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Article 9. Le présent permis est accordé pour un terme expirant le **22/03/2039** en ce qu'il tient lieu d'un permis d'environnement et d'un permis d'urbanisme pour ce qui concerne les dépôts extérieurs. Hormis pour les dépôts extérieurs, le présent permis est accordé pour une durée illimitée en ce qu'il tient lieu d'un permis d'urbanisme ;

Article 10. Le permis est périmé si les travaux n'ont pas été commencés de manière significative dans les 3 ans à compter du jour où le permis devient exécutoire conformément à l'article 46.

Par dérogation à l'alinéa précédent et sans préjudice de l'article 55, § 3, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement lorsqu'une sûreté est imposée conformément à l'article 55, § 1er, du décret ce délai commence à courir à partir :

- a. du jour suivant l'expiration du délai de recours contre la décision prévu à l'article 95, § 2, du décret ;
- b. du lendemain de la notification qui est faite au demandeur de la décision rendue sur recours ou, à défaut, du lendemain du délai qui était imparti à l'autorité de recours pour envoyer sa décision en vertu de l'article 95, § 7, du décret.

La péremption s'opère de plein droit. Toutefois, à la demande de l'exploitant, le délai de mise en œuvre du permis est prorogé pour une période de cinq ans. Cette

demande est introduite trente jours avant l'expiration du délai de péremption visé aux alinéas précédents.

La prorogation est accordée par l'autorité qui était compétente en première instance pour délivrer le permis dont la prorogation est demandée ;

Article 11. Le présent permis est frappé de caducité si l'établissement autorisé n'est pas exploité durant deux années consécutives ;

Article 12. Le demandeur est tenu :

- a. de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire ou remédier aux dangers, nuisances et inconvénients de l'établissement ;
- b. de signaler immédiatement à l'autorité compétente tout cas d'accident ou d'incident de nature à porter préjudice aux intérêts visés à l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
- c. de fournir toute l'assistance nécessaire pour permettre aux fonctionnaires et agents compétents de mener à bien leurs actions visées aux articles D.146 et D.162 du Code de l'environnement ;
- d. de conserver, sur les lieux même de l'établissement où à tout endroit convenu avec l'autorité compétente, l'ensemble des permis ou déclarations en vigueur, toutes décisions prescrivant des conditions complémentaires d'exploitation, ainsi que le registre des modifications intervenues et la liste des incidents et accidents visés au point b ;
- e. de conserver également aux mêmes lieux, tous les rapports, certificats et procès-verbaux émanant d'organisme de contrôle, de visiteurs ou d'experts, et ayant trait à la sécurité ou la salubrité publique ;
- f. d'informer l'autorité compétente, le fonctionnaire technique et les fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement de toute cessation d'activité au moins 10 jours avant cette opération sauf cas de force majeure ;
- g. d'informer l'autorité compétente, le fonctionnaire technique et les fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement de la déclaration de la faillite dans les 10 jours de son prononcé sauf cas de force majeure ;
- h. de remettre en état le site, en fin d'exploitation conformément à l'article 1^{er}, 13^o du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
- i. de porter à la connaissance de l'autorité compétente, du collège communal et du fonctionnaire technique, au moins 15 jours à l'avance, la date fixée pour la mise en œuvre du permis.

Article 13. Toute transformation ou extension d'un établissement de classe 1 ou de classe 2 :

- a. qui ne consiste pas en un déplacement de l'établissement ;
- b. qui n'entraîne pas l'application d'une nouvelle rubrique de classement autre que de classe 3 ;
- c. qui n'est pas de nature à aggraver directement ou indirectement les dangers, nuisances ou inconvénients à l'égard de l'homme ou de l'environnement ;

- d. qui n'augmente pas le nombre d'animaux faisant l'objet du permis ou si cet accroissement n'est pas de nature à porter atteinte au bien-être des animaux ;
- e. qui affecte le descriptif ou les plans annexés au permis ou encore une source d'émission de gaz à effet de serre spécifiés ;

doit être consignée par le demandeur dans **un registre de modification**.

Tous les ans, à la date anniversaire du présent arrêté et pour autant que l'établissement ait subi des transformations ou extensions, le demandeur envoie une copie de la liste des transformations ou extensions intervenues au cours de l'année écoulée au fonctionnaire technique et au Collège communal de la commune sur le territoire de laquelle est situé l'établissement, et à l'organisme désigné si la transformation ou l'extension affecte notablement une source d'émission de gaz à effet de serre spécifiés.

Pour plus de détail, consulter sur le portail Wallonie.be la démarche " Consigner au registre des modifications d'un établissement autorisé par permis d'environnement " ;

Article 14. Si l'établissement est exploité, en tout ou en partie, par une personne autre que le titulaire de ce permis, l'exploitant cédant ou ses ayants droit et l'exploitant cessionnaire procèdent à une notification conjointe à l'autorité compétente c'est-à-dire au . A cette occasion, le cessionnaire confirme par écrit avoir pris connaissance du permis, poursuivre la même activité et accepter les conditions fixées dans le permis d'environnement. Aussi longtemps que la déclaration conjointe du transfert n'a pas eu lieu et, quand le permis impose une sûreté, qu'une nouvelle sûreté n'a pas été constituée, l'exploitant cédant ou ses ayants droit demeurent solidairement responsables avec le cessionnaire pour les dommages qui pourraient résulter du non-respect par le nouvel exploitant des conditions d'exploitation applicables à l'établissement.

Pour plus de détail, consulter sur le portail Wallonie.be la démarche " Changer l'exploitant d'un établissement autorisé par permis d'environnement " ;

Article 15. En cas de destruction partielle ou totale de l'établissement, l'exploitant doit saisir l'autorité compétente pour qu'elle décide si un nouveau permis doit être sollicité pour tout ou partie de l'établissement ;

Article 16. Sans préjudice des poursuites pouvant être exercées en vertu du Code pénal, les contraventions au présent arrêté seront constatées et punies conformément à la Partie VIII - *Recherche, constatation, poursuite, répression et mesures de réparation des infractions en matière d'environnement* - des dispositions décrétales et réglementaires du Code de l'environnement ;

Article 17. Mention du présent arrêté est faite au registre dont question à l'article 36 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Article 18. Un recours en annulation pour violation des formes soit substantielles, soit prescrites à peine de nullité, peut être porté devant le Conseil d'État contre la présente décision par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt.

Le Conseil d'État, section du contentieux administratif, peut être saisi par requête écrite, signée par l'intéressé ou par un avocat, et ce dans les 60 jours à dater de la notification ou de la publication de la présente décision ;

Article 19. Dans les 10 jours qui suivent l'adoption de la décision cette dernière fait l'objet d'un avis - conforme aux dispositions de l'article D.29-22, § 2, alinéa 4, du livre 1er du code de l'environnement - affiché durant vingt jours aux endroits habituels d'affichage et, de manière parfaitement visible, sur le bien concerné par le projet ;

Article 20. La décision est notifiée :

En expédition conforme selon les dispositions de l'article 176 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement au

- Demandeur/requérant : SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, Avenue des Dessus de Lives 8 à 5101 NAMUR (Loyers) ;
- Requérant : Maître François Tulkens, avocat de SPA MONOPOLE S.A., Boulevard de l'Empereur n° 3 à 1000 BRUXELLES ;
- Requérant : Maître Augustin Daout, avocat de SKYDIVING PROMOTION, Rue de Stassart n° 99 à 1050 IXELLES ;
- Fonctionnaire technique du SPW ARNE – DPA – Direction extérieure de LIÈGE, Esplanade Simone Veil , 10e étage à 4000 LIEGE ;
- Fonctionnaire délégué du SPW TLPE - DATU - Direction Direction de Liège II - Urbanisme, Rue Montagne Sainte-Walburge n° 2 à 4000 LIEGE ;
- Collège communal de la Ville de Spa, Rue de l'Hôtel de Ville n° 44 à 4900 SPA ;
- Collège communal de la Ville de Stavelot, Place Saint Remacle n° 32 à 4970 STAVELOT ;
- Collège communal de la Commune de Jalhay, Rue de la Fagne n° 46 à 4845 JALHAY ;
- SPW ARNE - DPC – Direction extérieure de LIÈGE, Esplanade Simone Veil n° 1 à 4000 LIEGE.

En copie libre et par pli ordinaire, ou par courrier électronique aux instances d'avis consultées :

- à l'AIDE SAINT-NICOLAS, Rue de la Digue n° 25 à 4420 SAINT-NICOLAS ;
- à l'AWAC - AGENCE WALLONNE DE L'AIR ET DU CLIMAT, avenue Prince de Liège n° 7 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- à BOFAS BRUXELLES, avenue Jules Bordet n° 166 bte 1 à 1140 BRUXELLES ;
- à la CCATM DE SPA SPA, Rue de l'Hôtel de Ville n° 44 à 4900 SPA ;
- au CGT-COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME NAMUR (Jambes), Avenue Gouverneur Bovesse n° 74 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- au CESE Wallonie – Pôle Aménagement du Territoire, Rue du Vertbois n° 13 bte c à 4000 LIEGE ;

- au SPW- Mobilité et Infrastructures - D.152 - DIRECTION DES ROUTES DE VERVIERS, Rue Xhavée n° 62 à 4800 VERVIERS ;
- au SPW- Mobilité et Infrastructures - DÉPARTEMENT DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS, Boulevard du Nord n° 8 à 5000 NAMUR ;
- au SPW- ARNE - DEE - DIRECTION PRÉVENTION POLLUTIONS, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR(Jambes) ;
- au SPW- ARNE - DEE - EAUX DE SURFACE, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
- au SPW- ARNE - DEE - EAUX SOUTERRAINES LIÈGE, Esplanade Simone Veil 1 à 4000 LIEGE ;
- au SPW- ARNE - DNF - DIRECTION EXTÉRIEURE DE LIÈGE, Esplanade Simone Veil 1 à 4000 LIEGE ;
- au SPW- ARNE - DRCE - DDR - CELLULE GISER, avenue Prince de Liège n° 7 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- au SPW- ARNE - DSD - DIRECTION DE LA POLITIQUE DES DÉCHETS, Avenue Prince de Liège
- au PARC NATUREL DES SOURCES asbl, Berinzenne n° 6 à 4900 SPA ;
- au PÔLE ENVIRONNEMENT - CESW LIEGE, Rue du Vertbois n° 13 bte c à 4000 LIEGE ;
- au SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS - DGTA BRUXELLES, City Atrium - Rue du Progrès n° 56 à 1210 BRUXELLES ;
- à la ZONE DE SECOURS VESDRE-HOËGNE & PLATEAU VERVIERS, Rue Simon Lobet n° 36 bte à 4800 VERVIERS ;
- à la SPGE, Avenue Stassart, 15 à 5000 Namur
- au SPW- ARNE - DPC - Direction extérieure de Liège, Esplanade Simone Veil 1 à 4000 LIEGE ;
- Fonctionnaire délégué du SPW TLPE - DATU - Direction juridique, des Recours et du Contentieux, Rue des Brigades d'Irlande n° 1 à 5100 NAMUR (Jambes),
- SPW ARNE – Département du Sol et des Déchets, Avenue Prince de Liège 15 à 5100 NAMUR (Jambes).

NAMUR, le **21 OCT. 2025**

Le Ministre du Territoire,



François DESQUESNES