Département de l'environnement du gouvernement flamand Division du développement de la zone,

Planification et projets environnementaux

Équipe Mer

Koning Albert II-laan 20 bus 8

1000 Bruxelles

T 02/553 80 79

[mer@vlaanderen.be www.omgeving.vlaanderen.be](http://www.omgeving.vlaanderen.be/)

**Avis de cadrage Projet EIE Renouvellement du permis d'environnement Aéroport**

**Bruxelles National**

Initiateur : Brussels Airport Company NV

Aéroport Brussels Airport 1C 1930 Zaventem

28/06/2022

PRMER-3448-SA

# Introduction

Le projet proposé concerne le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles, exploité par Brussels Airport Company (BAC) et situé à Zaventem, Steenokkerzeel, Machelen et Kortenberg.

Ces activités font l'objet d'une EIE en vertu du décret relatif à l'EIE du projet1, notamment :

## Annexe I

## 8) Construction d'aéroports avec une piste d'au moins 2 100 mètres.

Si le projet concerne un simple renouvellement d'activités n'entraînant pas de modifications physiques de l'environnement, il n'y a pas d'obligation d'établir un RIE. L'initiateur peut toutefois renoncer à cette possibilité.

L'équipe Mer a reçu une notification demandant un avis sur la portée du projet le 10/03/2022. Aucune consultation publique/aucun moment de participation/aucun moment d'information n'a été organisé par l'initiateur du projet. L'équipe Mer a demandé l'avis d'administrations et d'autorités publiques (voir annexe). Etant donné que le projet se situe à proximité de la Région de Bruxelles-Capitale, les autorités compétentes ont été consultées.

L'équipe Mer prépare cet avis de cadrage en vue de la délimitation du contenu et de la méthodologie du RIE. Il prend en compte les principaux éléments obligatoires d'une EIE de projet sur la base de l'article 4.3.7. du DABM2, les avis reçus et la consultation du 19/05/2022.

Cet avis de cadrage porte sur la portée, le niveau de détail et l'approche substantielle du RIE du projet. Le RIE du projet doit être préparé tel que proposé par l'initiateur dans la notification et complété/adapté en fonction des exigences spécifiques formulées dans le présent avis de cadrage.

# Justification, description du projet et des alternatives

Outre la notification, les points suivants doivent également être décrits :

* + L'EIE doit clairement décrire les activités qui appartiennent à la même IIOA.
	+ Il existe une différence de définition entre les vols de nuit opérationnels et les vols de nuit pour les calculs de bruit. Il convient de clarifier ce point tout au long de l'EIE.
	+ Le projet demandé n'est pas une conversion, mais un renouvellement. Il convient de le modifier.
	+ L'accessibilité aisée de l'aéroport par le trafic routier doit être nuancée.
	+ Les licences de tiers et les licences BAC doivent être énumérées en annexe (nom, activité principale et rubriques applicables).
	+ Le projet, à savoir le renouvellement de la licence, devrait être clairement défini. La plate-forme intermodale et le terminal d'expansion ne sont inclus que dans le scénario de croissance réaliste et ne font pas partie du projet lui-même. Il ne fait pas partie du projet lui-même.

1 Arrêté du Gouvernement flamand du 10 décembre 2004 établissant les catégories de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement, B.S. 17 février 2005, modifié à plusieurs reprises.

2 Décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales en matière de politique de l'environnement, B.S. 3 juin 1995, tel que repris (DABM).

Les informations nécessaires pour inclure la plate-forme intermodale et le terminal d'expansion dans le scénario de croissance en fonction d'une évaluation environnementale correcte doivent être incluses dans l'EIE.

* + L'EIE précisera le lien entre le scénario de croissance réaliste et la réalisation de la plate-forme intermodale et du terminal.
	+ L'EIE clarifiera également la relation entre le nombre de personnes exposées et le nombre de personnes potentiellement très gênées à plus de 55 dB(A).
	+ Il est indiqué qu'un certain nombre d'activités n'entrent pas dans le champ d'application de la présente EIE. Cependant, certaines d'entre elles seront incluses en tant qu'effets cumulatifs, comme les mouvements de trafic générés par Brucargo et le parking. Ceci devrait être décrit plus clairement.
	+ Il convient de préciser et d'insister sur le fait que l'allongement de la piste ne fait pas partie de ce projet.
	+ La notification mentionne le déplacement de l'aire de retournement d'essai. Il convient de clarifier ce point.
	+ Il convient de décrire et de justifier clairement ce que comprend exactement le scénario de croissance, y compris les hypothèses et les postulats. Il s'agit notamment du nombre de mouvements d'avions, du type d'avion autorisé, du nombre de vols de nuit, des mouvements au sol, de .....
	+ Il convient de préciser si le scénario de croissance réaliste tient compte de la capacité maximale de remplissage.
	+ Il convient de prendre dûment en considération les effets cumulés des développements prévus, y compris le projet ABD.
	+ Pour l'alternative zéro, il convient de préciser qu'il s'agit de la situation existante en l'absence d'exploitation de l'aéroport.

# Aspects généraux et méthodologiques

La délimitation de la zone d'étude doit être justifiée de manière adéquate pour chaque discipline, en tenant compte du fait que la zone d'étude doit comprendre à la fois la zone du projet et la zone où des incidences peuvent se produire. La délimitation spatiale doit être clairement décrite textuellement pour chaque discipline et, si possible, représentée sur une carte.

La situation de référence est la situation actuelle où il n'y aurait pas d'activités sur les 3 pistes. L'année 2019 est utilisée comme année de référence.

L'EIE doit indiquer clairement quels scénarios de développement sont pris en compte ou non lors de la description d'une situation de référence, et justifier clairement pourquoi pour chaque scénario de développement. Elle doit également indiquer pour quelles disciplines les scénarios de développement sont ou ne sont pas pertinents. Cela doit être décrit dans un chapitre général avant l'analyse d'impact pour chaque discipline.

Outre les scénarios de développement décrits dans la notification, l'EIE doit également prendre en compte les éléments suivants :

* + Il convient de préciser pourquoi les différents scénarios du plan directeur 2040 ne doivent pas être inclus dans les scénarios de développement possibles.

Si de nouveaux scénarios de développement apparaissent au cours de la préparation de l'EIE du projet, ils doivent être ajoutés.

Les effets cumulatifs doivent être étudiés.

La méthodologie de description et d'évaluation des incidences doit être définie de manière claire et transparente pour chaque discipline dans l'EIE du projet. Il convient également d'indiquer, pour chaque discipline, sur la base de quels critères une incidence est évaluée. L'impact résiduel après les mesures d'atténuation doit être indiqué et lié au cadre d'évaluation utilisé. L'examen et l'évaluation des incidences doivent être transparents et reposer sur la terminologie suivante : incidences négatives importantes (-3), incidences négatives (-2), incidences négatives limitées (-1) et incidences négligeables ou nulles (0).

Lors de la description de l'état existant et des incidences sur l'environnement, outre la notification, il convient de prendre dûment en considération les éléments suivants :

* + Le système d'orientation de la méthodologie générale a été mis à jour.
	+ Lorsque des mesures d'atténuation sont applicables, les propositions du programme en 30 points peuvent être prises en considération. La réduction à une cessation complète des vols de nuit et le plafonnement du nombre total de mouvements aériens annuels peuvent également être considérés comme des mesures d'atténuation, le cas échéant.
	+ Les principes et les hypothèses utilisés pour l'évaluation de l'impact et les mesures d'atténuation en fonction de la traduction dans une prise de décision ultérieure doivent être énumérés.
	+ Les mesures d'atténuation et d'accompagnement doivent être énumérées en fonction de leur traduction dans la prise de décision ultérieure.
	+ Tout au long des disciplines, il convient d'accorder une attention suffisante à la délimitation de la zone d'étude.

## Homme de discipline - mobilité :

* + Les documents politiques d'intérêt devraient également inclure les documents politiques d'intérêt de Bruxelles, tels que Good Move.
	+ La zone aéroportuaire de Zaventem est située dans la région de transport Vlaamse Rand. Le Plan intégral de transport public Vlaamse Rand et le Plan régional de mobilité Vlaamse Rand, ainsi que les réseaux qui y sont inclus, doivent être pris en compte en tant que conditions juridiques et politiques préalables. La contribution de la région de transport de Louvain peut également être pertinente car certains axes cruciaux de transport public sont contrôlés par cette région de transport.
	+ Le projet devrait être coordonné avec les informations et les chiffres du processus de planification intégrée du R0, tant l'optimisation globale de la zone R0 de Zaventem que la reconstruction du nœud A201.
	+ La zone d'étude semble trop étroitement définie. Toutes les routes sur lesquelles des changements significatifs sont attendus du fait du projet proposé devraient être évaluées dans l'EIE. Cela doit être vérifié.
	+ Le rapport d'impact sur l'environnement doit justifier que la situation 2017 du modèle de trafic est suffisante pour décrire la situation actuelle (en termes de réseau et d'intensité).
	+ L'EIE doit justifier que les comptages envisagés sont suffisants pour l'évaluation d'impact en termes de nombre, de localisation et de durée.
	+ Les avis montrent qu'il est important de ne pas créer un effet d'aspiration supplémentaire sur le parking et de ne pas hypothéquer le transfert modal envisagé. Cet aspect devrait être dûment pris en compte dans l'EIE.
	+ L'approche et les objectifs du CCB visant à décourager les déplacements en voiture et à réaliser un transfert modal devraient être clarifiés.
	+ La vitesse sur le R0 a été réduite à 100 km/h. Elle devrait être ajustée dans l'EIA.
	+ Afin d'appréhender l'offre de transport public actuelle et future, il convient de prendre en compte l'offre de la SNCB.
	+ Il convient d'énumérer clairement ce qui est adopté comme politique décidée et pourquoi.

## Disciplinez le son et les vibrations :

* + En ce qui concerne le bruit au sol, les activités telles que le roulage, le fonctionnement de l'APU/GPU, les essais et les opérations au sol pour la sécurité relèvent du chapitre 5.57 du Vlarem. Ce point sera clarifié et étayé dans l'EIE. Bien que les conditions générales ne s'appliquent pas ici, la possibilité de prendre des mesures d'atténuation pour réduire les nuisances doit également être étudiée pour ces activités.
	+ Les normes de la Région de Bruxelles-Capitale et les informations nécessaires pour tester ces normes devraient être incluses dans la discipline relative au bruit.
	+ L'impact des vols de nuit sur la zone environnante devrait être étudié.
	+ Le RIE doit indiquer les contours de Lden 45 dB(A) et plus et de Lnight 40 dB(A) et plus. Le RIE justifiera le contour à utiliser pour l'évaluation concrète dans les différentes disciplines.
	+ Le nombre de personnes potentiellement très gênées, conformément au chapitre 5.57 du Vlarem, devrait être inclus.
	+ Les valeurs de référence différenciées doivent être supprimées.
	+ Pour le lien avec les mesures d'atténuation, il convient de se référer à la méthodologie générale de RLS.

## La discipline est diffusée :

* + La zone d'étude est peut-être trop limitée. Toutes les routes pertinentes de la modélisation du trafic devraient être incluses dans la zone d'étude pour une évaluation correcte de la qualité de l'air. Toutes les routes évaluées dans la discipline de la mobilité devraient également être évaluées dans la discipline de l'air.
	+ Près des routes, des concentrations de NO2 supérieures à 30 *µg/m³* sont obtenues, même à 80 %.

de la norme de qualité environnementale ont été dépassés à proximité de ces routes. Ceci devrait être corrigé dans l'EIE.

* + La description de la méthodologie ne comporte pas de proposition pour l'estimation des émissions provenant des opérations au sol. L'EIE devrait clairement indiquer comment ces émissions sont estimées et comment l'effet cumulé avec le trafic aérien et routier sur la qualité de l'air sera évalué.
	+ Les hypothèses utilisées, l'année de référence et les données d'entrée dans la modélisation de la qualité de l'air doivent être ajoutées dans l'EIE.
	+ L'évaluation demande la superficie (exprimée en *km²*) et la longueur de la route

(km) par score ( -1, -2, -3, 0, +1, +2, +3) à quantifier afin qu'il puisse être testé par rapport à l'objectif inclus dans le Plan flamand de politique de l'air 2030 et le Plan flamand pour l'énergie et le climat.

* + Il convient d'accorder une attention suffisante à l'aspect olfactif.
	+ L'énergie devrait être incluse dans la discipline de l'air.

## Discipline sol :

* + Outre l'obligation d'enquête dans le cadre d'un transfert, il existe également une obligation d'enquête périodique dans certaines activités à risque et une obligation d'enquête dans le cadre de la cessation d'activités à risque. Il convient d'adapter ces dispositions.
	+ L'OVAM souligne qu'il peut également y avoir une contamination inconnue du sol, par exemple dans les zones à risque qui n'ont pas encore été examinées ou parce que certains paramètres dans les zones à risque n'ont pas été examinés (par exemple les PFAS, l'amiante). Il convient d'en tenir compte.
	+ Lors d'un changement de zonage ou de situation d'utilisation, tout risque découlant d'un changement de zonage ou de situation d'utilisation doit être pris en compte.

La pollution peut être réévaluée à partir d'eux.

## Disciplinez l'eau :

* + La zone d'étude s'étend au-delà de la zone du projet. Les effets de la zone aéroportuaire sur la qualité de l'eau dans les environs doivent être inclus dans l'étude. En ce qui concerne la quantité d'eau et les nuisances potentielles de la zone pavée, les effets sur la zone environnante doivent également être étudiés.
	+ Il convient de définir clairement ce qu'il advient des différents flux de dégivrage, y compris dans des circonstances exceptionnelles.
	+ L'OVAM souligne la présence d'une contamination des eaux souterraines sur le site. L'assèchement de la nappe phréatique dans le cadre d'un réaménagement futur doit être pris en compte.
	+ Des études de sol ont été récemment réalisées dans le bassin de la Vogelzangwacht et dans le cours d'eau/canal entrant et sortant de ce bassin. Une évaluation des rejets dans ce bassin à l'aide des données de ces études de sol devrait être incluse dans l'EIE.
	+ La VMM présente les points d'intérêt suivants :
		- Les installations d'infiltration doivent être posées à faible profondeur.
		- Pour les nouvelles zones pavées dont les eaux de pluie s'écoulent dans le bassin de Woluwe, un volume tampon de 600 *m³/ha* de zone pavée doit être prévu, dont au moins 250 *m³/ha* de zone pavée doit être un volume d'infiltration. Le volume restant peut être évacué à un débit de 5 l/s ha.
		- Outre l'infiltration, des décharges dirigées peuvent également être envisagées pour garantir qu'un volume suffisant est disponible dans les bassins (d'infiltration) sans risque d'inondation des cours d'eau en aval. Il convient de poursuivre la coordination avec la VMM.
		- Lors de la planification des travaux, les installations d'infiltration du site doivent être prises en compte et maintenues exemptes de charges lourdes afin d'éviter le compactage du sol et de maximiser la capacité d'infiltration de cette partie du site pendant les travaux.

## Discipline biodiversité :

* + La zone où l'on peut s'attendre à des incidences sur la qualité de l'eau doit également être incluse dans l'étude.
	+ L'instruction ministérielle sur les émissions d'azote doit être prise en compte lors de l'élaboration de l'évaluation appropriée.
	+ Les éléments existants de l'infrastructure écologique doivent être sauvegardés dans toute la mesure du possible.
	+ L'Agence pour la nature et les forêts approuve la méthodologie proposée et la préparation d'une évaluation appropriée.

## Discipline : paysage, patrimoine architectural et archéologie :

* + Les éléments du patrimoine protégés sur le territoire de Kortenberg devraient être complétés.

## Discipline santé humaine :

* + Les valeurs consultatives en matière de santé, incluses dans le système de lignes directrices pour la santé humaine, peuvent être évaluées. Les valeurs consultatives renforcées de l'OMS devraient également être incluses dans la discussion.
	+ Outre les PM2,5, les poussières ultrafines doivent également être prises en considération.
	+ Les effets sur la santé de l'exposition au bruit des avions et du trafic routier doivent être estimés quantitativement dans la mesure du possible. La monétisation dépasse le cadre de la présente EIE.
	+ Les personnes potentiellement gravement gênées et celles dont le sommeil est gravement perturbé doivent être déterminées en fonction de la relation dose-effet établie par l'OMS (2018). Il convient également de tenir compte des éléments suivants

d'effectuer les calculs à partir de seuils plus bas, en tenant compte des valeurs de l'avis sanitaire de l'OMS (2018).

* + Le nombre de mouvements sur une zone (fréquence et type) doit être pris en compte.
	+ L'intensité de la gêne doit être prise en compte.
	+ L'équipe Sécurité externe demande que l'installation Seveso à seuil élevé (Hydrant Refuelling System Zaventem) soit dûment prise en compte dans la zone du projet elle-même.

## Climat de discipline :

* + Il convient de préciser quelles activités sont incluses dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre.
	+ L'EIE doit également indiquer comment les émissions de gaz à effet de serre sont déterminées (par modélisation ou estimation). Les mesures visant à réduire ces émissions de gaz à effet de serre doivent être dûment prises en considération.
	+ L'EIE précisera les mesures intermédiaires qui seront prises pour parvenir à un fonctionnement neutre en carbone.

## Impacts interrégionaux :

* + Les impacts transfrontaliers doivent être pris en compte dans toutes les disciplines concernées, telles que le bruit, la mobilité et l'air.

Les éléments suivants doivent également être pris en compte dans le RIE (cf. guide des lignes directrices Méthodologie générale) :

* les lacunes dans les connaissances
* les éventuelles mesures de suivi et de contrôle
* une synthèse transversale distincte (y compris les mesures d'atténuation)
* un résumé non technique.

Les chapitres de synthèse tiennent également compte des observations formulées dans le présent avis de scoping.

# Équipe d'approbation composée d'experts reconnus en matière d'EIE et d'un coordinateur de l'EIE

Comme le propose la notification, l'EIE sera préparée par un coordinateur EIE reconnu et par les experts EIE reconnus suivants : bruit, sol, eau, mobilité, air, biodiversité, aspects humains et spatiaux, paysage, patrimoine bâti et archéologie, santé humaine et climat.

L'équipe d'experts reconnus en matière d'EIE et le coordinateur reconnu en matière d'EIE proposés dans la notification sont approuvés. Les modifications apportées à l'équipe d'experts au cours de la procédure d'évaluation de l'impact sur l'environnement sont approuvées.

L'EIE doit être signalée au chef d'équipe.

Signature numérique

Par Isabel Jacobs Chef de service

Département du développement régional, de la planification environnementale et des projets (GOP)

Annexe

## Liste des agences qui ont répondu (par écrit ou présentes lors de la consultation) :

* Département de l'environnement, division GOP
* Département de l'environnement, division GOP, équipe EV
* Département de l'environnement, division BJO, équipe chargée de la qualité de l'environnement
* Agence pour la nature et les forêts
* Patrimoine immobilier
* OVAM
* Département MOW
* VMM, Département de l'air
* VMM, Département de la gestion opérationnelle de l'eau
* Bruxelles Environnement
* Commune de Kortenberg
* Commune de Zaventem
* Municipalité de Wezembeek-Oppem
* Commune de Steenokkerzeel
* Province du Brabant flamand

## Liste des agences qui n'ont pas répondu :

* Agence flamande des soins et de la santé
* Agence des routes et du trafic
* Mobilité du service public fédéral
* Municipalité de Grimbergen
* Municipalité de Haacht
* Municipalité de Herent
* Commune de Kampenhout
* Municipalité de Kraainem
* Municipalité de Machelen
* Ville de Louvain
* Ville de Vilvorde