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/)

**Deuxième avis de scoping Projet EIE Renouvellement du permis d'environnement Brussels Airport National**

Initiateur : Brussels Airport Company NV

Aéroport Bruxelles National 1C 1930 Zaventem

09/03/2023

PRMER-3448-SA2

# Introduction

Le projet proposé concerne le renouvellement du permis d'environnement existant de Brussels Airport pour l'exploitation d'un aéroport avec trois pistes (07L-25R de 3 638 m, 07R-25L de 3 211 m et 01-19 de 2 984 m), exploitées par Brussels Airport Company (BAC) et situées 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, section 8) Construction d'aérodromes 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 s'est prononcée sur la notification, y compris sur le premier avis sur le champ d'application, le 28 juin 2022. Aucune consultation publique n'a eu lieu lors de ce premier avis de cadrage.

L'équipe Mer a reçu un projet d'EIE avec une demande de deuxième avis de cadrage le 22/12/2022. Des événements d'information ont été organisés par l'initiateur du projet, à savoir une explication au comité de consultation et un webinaire pour les résidents locaux. L'équipe Mer a demandé l'avis des administrations et des 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 ce deuxième avis de cadrage en vue de la méthodologie du RIE. Il prend en compte les principaux éléments obligatoires d'une EIE de projet basée sur l'Art.

4.3.7. de DABM2, les avis reçus et la consultation du 16/02/2023.

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/le projet de RIE et complété/adapté conformément aux exigences spécifiques formulées dans le premier avis de cadrage et dans ce deuxième avis de cadrage.

# Justification, description du projet et des alternatives

Outre le projet d'EIE et le premier avis de scoping (28/06/2022), les points suivants doivent également être décrits :

* + L'impact des interventions d'optimisation est également examiné dans l'EIE. Ce point doit être clarifié.
	+ Pour un simple renouvellement qui n'entraîne pas d'interventions physiques dans l'environnement, il n'y a pas d'obligation d'EIE. Compte tenu des interventions d'optimisation et du fait que les interventions physiques ne sont pas interprétées de manière univoque, l'exigence d'EIE doit être nuancée.

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).

* + Il convient de préciser que le nombre maximal de mouvements de vol par heure ne change pas en raison des interventions d'optimisation. Le nombre maximum de mouvements de vol avant et après les interventions d'optimisation sera indiqué.
	+ Il convient de préciser s'il existe une relation entre la croissance du fret et le nombre de vols de nuit.
	+ La justification de la répartition modale utilisée devrait être ajoutée.
	+ La description du projet indique que l'aéroport est neutre en CO2. La neutralité est obtenue en réduisant continuellement les émissions des champs d'application 1 et 2. L'ambition de l'aéroport est d'atteindre un niveau de carbone zéro pour ses propres activités d'ici 2050. VMM demande comment cela doit être compris avec l'affirmation selon laquelle l'aéroport est déjà neutre en CO2 à l'heure actuelle. Veuillez clarifier et indiquer comment cela est/peut être ancré dans la prise de décision.
	+ Le terme "*sous-stations" est* utilisé à la page 31. Il convient de préciser s'il s'agit de transformateurs, en tenant compte de la liste de classification de l'adaptation.
	+ Il convient de préciser le calendrier de mise en œuvre des réductions prévues dans le cadre du champ d'application 3.
	+ Il convient de clarifier le calendrier de conversion de la chaufferie du côté fret de l'aéroport à une variante sans énergie fossile.
	+ Le statut actuel de la différenciation tarifaire doit être clarifié.
	+ Les chiffres de l'emploi diffèrent des rapports de la Banque nationale de Belgique. Il convient d'utiliser les chiffres les plus corrects.
	+ Il est indiqué que BAC a toujours respecté les conditions spéciales imposées. Il convient de le vérifier.
	+ La description du projet indique qu'il y a une évolution continue vers des avions plus durables au sein de la flotte d'avions opérant à l'aéroport de Bruxelles. Cette affirmation doit être étayée.
	+ Il convient de préciser comment les contours de fréquence (p.53) ont été calculés/modélisés.
	+ Les aires de dégivrage 950 à 955 ne sont pas reliées à la STEP. Il convient de clarifier si ces sites sont effectivement toujours utilisés pour le dégivrage et dans quelle mesure.
	+ Il est fait référence à Vlarem I. Il convient de modifier ce point.
	+ Le choix des routes de vol et la répartition de l'utilisation des pistes ne font pas partie de l'EIE (compétence fédérale). Les différents scénarios sont calculés en maintenant les itinéraires de vol et l'utilisation des pistes actuels. Les données ci-jointes semblent suggérer un changement significatif des routes de vol et/ou de l'utilisation des pistes. Il est nécessaire de préciser que ces éléments n'ont pas été modifiés.
	+ Les hypothèses et postulats du scénario de croissance réaliste doivent être clarifiés et étayés, comme par exemple
		- le nombre de passagers, de marchandises, de mouvements d'avions
		- l'évolution de la flotte
		- l'augmentation limitée des mouvements d'avions malgré la forte augmentation du nombre de passagers et du fret
		- poursuite de la croissance en tant que plaque tournante intercontinentale
		- le déploiement d'avions plus gros
	+ Les conditions du cadre juridique et politique manquent de plans politiques flamands, tels que le Plan flamand de politique de l'air et le VEKP. Veuillez compléter.

# Aspects généraux et méthodologiques

Lors de la description de l'état existant et des incidences sur l'environnement, outre le texte de la notification/du projet et le premier avis de scoping (28/06/2022), il convient de prendre dûment en considération les éléments suivants :

* Pour chaque discipline, des mesures d'atténuation devraient être recherchées si nécessaire pour réduire les nuisances et les impacts environnementaux. Si un nouveau scénario futur émerge, il doit être pris en compte dans les différentes disciplines.
* L'effet résiduel après l'adoption de mesures d'atténuation doit être estimé.
* L'EIE doit fournir les informations nécessaires sur la manière dont les mesures et les recommandations peuvent être traduites dans le permis environnemental ou par le biais de politiques d'accompagnement.
* Lorsque le contrôle est proposé, il doit répondre aux exigences minimales : quoi, où et comment contrôler, qui contrôlera, sur quoi portera le contrôle et comment rendre compte et évaluer.
* De nombreuses conclusions sont formulées tout au long du texte sans qu'il soit fait référence à l'endroit du rapport ou des annexes où se trouvent les figures à l'appui de ces conclusions. Il y a également de nombreuses erreurs dans les références aux figures, aux tableaux et aux annexes. Un filtrage général du texte est approprié.
* Les conclusions de toutes les disciplines doivent être présentées clairement et correctement.
* Les conclusions doivent clairement indiquer le nombre de personnes exposées qui dépassent les valeurs recommandées par l'OMS et les normes Vlarem.
* La synthèse finale doit comprendre un tableau récapitulatif clair avec toutes les hypothèses, les mesures d'atténuation et d'accompagnement et le suivi.

## Mobilité disciplinaire :

* Il convient de préciser quels jours et pendant combien de temps ont été comptabilisés, et si ces jours sont suffisants pour rendre compte d'une situation de pointe.
* Le tableau 5-43 montre que le nombre de véhicules-kilomètres augmente fortement sur le réseau routier sous-jacent. Il convient de préciser quel type de routes ce réseau routier sous-jacent comprend, si ces données sont dérivées du modèle de trafic régional et si le modèle de trafic peut fournir les informations nécessaires à cet effet. VMM demande que les mesures soient liées à cette augmentation du nombre de véhicules-kilomètres.
* On examinera si l'élargissement aux heures de pointe est dû aux opérations aéroportuaires. Cette question devrait être incluse dans les disciplines relatives à la santé humaine et à la santé de l'air, le cas échéant.
* Il conviendrait d'examiner les effets qui se produisent lors d'une situation de pointe ou avec une répartition modale différente. VMM demande que les hypothèses et les hypothèses de répartition modale soient étayées et demande également un test de sensibilité de la répartition modale utilisée.
* Le scénario BAC\_0200 n'a pas été calculé dans le modèle de trafic. Il convient de préciser si la méthodologie proposée tient compte des effets de réacheminement. Il convient de préciser quelle répartition modale est prise en compte et si elle peut être considérée comme le cas le plus défavorable.
* Le plan de mobilité durable de l'aéroport doit être inclus. Les mesures et actions prises ou à prendre par le CCB lui-même pour un transfert modal doivent être discutées. Le suivi lié à ces mesures doit également être inclus.
* Les effets des travaux R0 sont inclus. Ce point sera clarifié dans l'EIE.
* Lors de l'évaluation de l'intensité par rapport à la capacité, une capacité de 2150 pae par voie et par direction est supposée pour l'autopont de l'A201. Le guide de Mober recommande de ne jamais utiliser une capacité supérieure à

l'hypothèse générale de 1 800 pae par heure. VMM demande de préciser comment cela affecte les résultats.

* Le nombre de camions augmentera de 43 %. L'impact de cette croissance et les chiffres concrets seront clarifiés.
* La relation entre la réalisation du pôle multimodal et l'établissement de liaisons à grande vitesse, d'une part, et le nombre de vols court-courriers, d'autre part, doit être clarifiée.
* Le trafic furtif croissant de voitures (de fret) à travers les municipalités environnantes de l'aéroport devrait être inclus dans l'étude.
* Il est mentionné à la page 252 que la différence entre les niveaux de saturation dans les tunnels et dans le R20 est limitée. Veuillez également afficher cette différence.
* À la page 253, il est indiqué que l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres sur le réseau routier sous-jacent n'entraîne nulle part des résultats inacceptables. Ces scores devraient être ajoutés.
* Il conviendrait de préciser si le détournement de trafic n'augmentera pas de manière significative avec le réalignement R0. En effet, il n'y aura plus de sortie pour le trafic de transit, comme indiqué au point 5.3 du rapport.
* Le calendrier du nouvel échangeur de l'A201 avec le R0 devrait être ajouté.
* Il convient de prêter attention aux nuisances déjà existantes et probablement croissantes du stationnement des camions et des conteneurs.
* La taxe sur les diabolos est mentionnée par plusieurs municipalités comme un obstacle à l'utilisation efficace des trains. Cette taxe peut être incluse. Toutefois, sa mise en œuvre dépasse les compétences du demandeur et de l'autorité de délivrance des licences.
* La recommandation d'améliorer l'infrastructure cycliste peut également s'appliquer à l'exploitant de l'aéroport lui-même. Elle peut être incluse.
* Des mesures devraient être prises pour réduire les mouvements de circulation.

## Disciplinez le son et les vibrations :

* Dans la discipline relative au bruit, seuls les scénarios 0000, 0100, 1000 et 1200 sont examinés et donc aucun scénario ne prend en compte les effets cumulatifs. Il convient de clarifier ce point.
* L'interprétation de la carte des différences entre BAC\_0200 et BAC\_0000 devrait être incluse dans l'EIE.
* L'EIE doit indiquer les zones touchées, le degré de dépassement et les mesures d'atténuation possibles en termes d'impact sur le trafic routier.
* Un impact négatif significatif est attendu pour l'impact du trafic routier, des mesures doivent donc être recherchées pour réduire les nuisances.
* Une justification devrait être incluse dans le RIE pour le choix des points de mesure, de la période de mesure et des jours de mesure. BJO demande également une approche plus systématique de la discussion sur le climat acoustique actuel afin que les conclusions soient étayées par toutes les informations mesurées et que les paramètres de bruit pris en compte (LAeq,1h, LA95,1h, ...) soient explicitement mentionnés dans l'analyse.
* La discussion sur les points de contrôle devrait être plus claire et se dérouler de la même manière (par exemple, les tests par rapport aux normes de qualité environnementale).
* Il convient de justifier pourquoi les résultats du réseau de surveillance du bruit du gouvernement flamand et de la région de Bruxelles-Capitale n'ont pas été examinés.
* Les hypothèses retenues pour le calcul des contours de bruit dans les différents scénarios doivent être énumérées.
* L'évolution de la flotte modélisée pour 2032 et décrite en détail dans l'annexe

6.5 ne correspond pas aux tendances générales décrites précédemment dans le plan du projet. La flotte d'avions pour 2032 est présentée de manière très prudente. La flotte d'avions pour 2032 est présentée de manière très prudente.

doivent être clarifiées et justifiées. La manière dont la composition de la flotte a été établie sera également indiquée.

* Le nombre actuel et futur de mouvements par type d'avion représentatif, avec les émissions sonores associées, doit être indiqué. Bruxelles Environnement demande que le gain attendu en termes de bruit par type d'avion représentatif soit également quantifié.
* Les différentes puissances des sources des différents types et leurs contours de bruit devraient être clarifiés.
* Dans le cadre de l'évolution prévue de la flotte, il est indiqué que la part des avions lourds diminuerait et que la part des avions légers augmenterait proportionnellement. Il convient de préciser si cela n'est pas en contradiction avec la prévision d'un plus grand nombre de vols avec des avions plus grands.
* La modification de la flotte et des destinations prévues a un impact sur les contours du bruit. Ici, rien n'a été changé concernant les trajectoires de vol et l'utilisation préférentielle des pistes. Il conviendrait de clarifier ce point.
* Pour les essais, il convient d'indiquer pour quels types d'aéronefs représentatifs une augmentation se produit, combien de temps elle dure et quelle est son ampleur. Les contours de bruit des niveaux de crête et de la fréquence doivent être indiqués.
* Il est indiqué qu'il n'y a pas de course d'essai entre 23 heures et 7 heures. Cette mention devrait être remplacée par 22 heures et 7 heures.
* Le bruit global au sol sera compris, par exemple, pour la période comprise entre 6 et 7 heures du matin.
* Le calendrier et la construction du nouveau site de la piste d'essai devraient être inclus. Il convient également d'expliquer pourquoi un hangar entièrement fermé n'est pas envisageable.
* Il est démontré que le nombre de virages à l'essai diminuera fortement d'ici à 2032. Il convient de clarifier ce point.
* L'EIE indique que le bruit du roulage n'est pas de nature à entraîner un dépassement de la norme de qualité environnementale. Cependant, elle poursuit en indiquant qu'il y a parfois un dépassement. Cela semble contradictoire et devrait être clarifié.
* Une évaluation de la fréquence des survols et des pics de trafic doit être incluse dans l'EIE.
* En ce qui concerne le bruit du trafic aérien, il convient de préciser ce qui est mesuré et ce qui est calculé/modélisé, et comment les résultats de la modélisation sont liés aux mesures effectives.
* Dans le domaine du bruit, l'essai est réalisé conformément à la relation dose-effet figurant dans le Vlarem. Dans le domaine de la santé humaine, la relation dose-effet la plus récente (OMS) est utilisée. Ceci doit être clairement encadré dans le RIE.
* Les résultats obtenus pour le nombre de personnes potentiellement gênées en 2019 calculés avec Echo s'élèvent à 14 469. Il convient de préciser pourquoi ce résultat est comparé aux résultats du calcul du contour annuel 2018 calculé avec le modèle INM et non au résultat du calcul du contour annuel 2019 basé sur le modèle INM et les données de population au 1/1/2019.
* Les calculs d'ENVISA et d'ANTEA en termes de population et de superficie diffèrent sensiblement. Il convient de clarifier ce point.
* Les municipalités environnantes indiquent qu'il n'est pas réaliste d'affirmer qu'il n'y aura pas de croissance démographique dans la région autour de BAC. Il convient d'en tenir compte.
* L'EIE indique que les restrictions d'exploitation ont des effets significatifs sur l'exploitation de l'aéroport. Cette affirmation doit être justifiée ou supprimée.
* Bruxelles Environnement demande que le plan d'action de la Région de Bruxelles-Capitale (plan QUIET.BRUSSELS) soit également inclus dans l'EIE.
* Le scénario 2032 suppose que 70 % des approches seront effectuées dans la variante la plus silencieuse (opérations de descente continue), contre 40 % en 2019. Il convient de préciser comment cela sera réalisé.
* Le chapitre sur les mesures d'atténuation doit être retravaillé. Il convient de préciser les mesures prises par l'aéroport lui-même pour atténuer l'impact de ses activités.
* Une distinction doit être faite entre les mesures ou recommandations spécifiques qui seraient proposées dans le cadre de la discipline du bruit et celles qui seraient proposées dans le cadre de la discipline de la santé humaine (en utilisant les recommandations de l'OMS de 2018 comme point de départ et comme référence). Des mesures doivent être proposées pour réduire la gêne. Des mesures visant à réduire la gêne due au bruit au sol devraient également être étudiées et proposées.
* L'élimination progressive des aéronefs présentant une faible marge de conformité pourrait faire l'objet de mesures éventuelles. Il conviendrait d'étudier le nombre d'aéronefs marginalement conformes encore en exploitation à l'aéroport et l'impact potentiel de cette mesure.
* Les informations sur les réglementations et les plans d'action en matière d'isolation doivent être mises à jour. En effet, l'outil de calcul n'est pas encore en ligne et le passage cité du plan d'action régional est plus large que ce qui est décrit. L'élargissement du champ d'application de la directive n'est pas non plus du ressort des Etats membres.
* En ce qui concerne la surveillance, GOP indique que le réseau de surveillance du bruit pourrait également être revu en fonction du nombre de personnes gênées. Un bon réseau de surveillance avec quelques points de mesure supplémentaires permet une bonne évaluation des effets de certaines mesures sur l'évolution de la pollution sonore.
* Il convient d'ajouter un résumé clair sur l'importance des effets. Le tableau récapitulatif doit également inclure les codes pertinents afin que l'on sache clairement par rapport à quelle situation de référence la situation a été évaluée.

## La discipline est diffusée :

* Étant donné que la zone d'étude pour l'air est plus large que pour la mobilité, il convient de préciser si les données pour la zone d'étude plus large ont également été fournies par le modèle de trafic.
* Il convient d'ajouter une vue d'ensemble claire indiquant exactement où se trouvent les sources d'émission.
* VMM demande des éclaircissements supplémentaires sur les routes qui sont pertinentes pour l'air. Il convient de préciser si, pour les émissions (autres que le trafic), la délimitation jusqu'à 500 mètres de la zone du projet est suffisante.
* La sélection des polluants pertinents utilisés ne devrait s'appliquer qu'aux émissions autres que celles dues au trafic. Il convient d'ajouter ce point.
* Cependant, le statut actuel de la CE n'est pas décrit dans l'EIE. Cette carte (2019) peut également être consultée sur le site web de VMM et peut être ajoutée.
* Il convient de préciser sur quoi se fonde l'évaluation de la PFU dans l'analyse d'impact.
* L'EIE devrait déterminer si le formaldéhyde et le SOx sont des paramètres pertinents. Il est nécessaire d'étayer ce point et de poursuivre les recherches. Le cas échéant, ces paramètres devraient également être pris en compte dans la discipline de la santé humaine.
* En ce qui concerne le benzène, il est indiqué que la contribution de l'aéroport à ce polluant est négligeable en dehors de la zone du projet. Cette affirmation doit être justifiée (figure).
* Le rapport d'évaluation environnementale indique qu'un scénario intermédiaire est modélisé avec une correction des facteurs d'émission pour le trafic. Il convient de préciser si les facteurs d'émission et les cartes de fond pour 2030 qui figurent actuellement dans IMPACT ont été utilisés ou si d'autres corrections ont été apportées.
* Il conviendrait de préciser comment l'utilisation plus intense ou non de certaines voies affecte l'évaluation.
* Il convient de préciser comment l'impact des activités hors route est évalué, si Fastrace a été utilisé à cet effet et si la carte des différences (p.351) concerne toutes les émissions de l'aéroport.
* En ce qui concerne le taxiage, des recherches supplémentaires seront menées en matière de durabilité. Le calendrier du programme Stargate devrait être clarifié. Il conviendrait également d'indiquer si l'impact des SAF sur les émissions des UFP sera pris en compte dans le cadre du projet Stargate.
* Il convient d'indiquer si des SAF sont utilisés à l'aéroport et, si c'est le cas, quel est l'effet des SAF sur les émissions de CO2 et d'UFP.
* Limiter les mouvements de véhicules supplémentaires dans la région est une mesure importante. Par conséquent, il convient d'éviter une offre excédentaire de places de stationnement, car elle entraîne une augmentation des mouvements de véhicules et a donc un impact négatif plus important sur la qualité de l'air. Le transfert modal doit également être activement recherché. Les actions aéroportuaires doivent être clairement décrites dans la discipline de mobilité.
* Les émissions des avions et du trafic routier incluses dans la modélisation atmosphérique de VITO devraient être clarifiées.
* Les nuisances olfactives devraient être incluses. Il convient de préciser quelles sont les sources d'émission concernées par les odeurs et quelles mesures seront prises. La campagne de surveillance des odeurs doit être précisée.
* Le tableau 7-4 montre que la puissance totale installée des installations de combustion est inférieure à 300 MW et que, par conséquent, l'article 5.43.4.3 du titre II de la directive VLAREM ne s'applique pas. Il convient d'examiner si la mise en œuvre de la surveillance des paramètres pertinents par l'exploitant est appropriée.
* Les mesures nécessaires doivent être prises pour minimiser l'impact du trafic routier et aérien sur la qualité de l'air. Il est important que les efforts nécessaires soient faits dans chaque projet pour réduire les émissions au niveau flamand.
* L'EIE ne contient pas de proposition de surveillance a posteriori des émissions dans la discipline de l'air, mais seulement une proposition concernant les odeurs. La VMM demande également une proposition de surveillance des émissions et de la mobilité.

## Discipline sol :

* Il convient de préciser quelles sont les mesures prévues pour contrôler le bon état du réseau de conduites souterraines (paraffine).
* Les effets du pavage résultant des interventions d'optimisation sont inclus dans l'EIE.
* Plusieurs zones de l'aéroport ont été désignées comme des zones avec des mesures sans regret pour les PFAS. La relation avec les interventions d'optimisation est examinée dans l'EIE.

## Disciplinez l'eau :

* Le RIE indique qu'une partie (16-25%) des produits et des sels de déverglaçage s'infiltre avec les eaux pluviales sur les pistes dans les espaces verts adjacents. Comme cette eau ne peut pas toujours être considérée comme de l'eau de pluie non polluée, l'impact de ce phénomène doit être clarifié.
* Actuellement, des concentrations accrues de certains paramètres ont déjà été observées dans l'écoulement des eaux de pluie dans les cours d'eau récepteurs, bien que de manière assez exceptionnelle. L'infiltration supplémentaire des eaux de pluie dans les zones non revêtues entraînera des concentrations plus élevées de certains paramètres dans les eaux de pluie déversées dans les bassins de rétention. Il convient de déterminer comment le contrôle et le traitement éventuel des flux d'eaux pluviales non infiltrables seront effectués en cas d'infiltration supplémentaire d'eaux pluviales non polluées.
* Les préoccupations et les recommandations suggérées doivent être suffisamment élaborées.
* L'impact sur les eaux d'infiltration doit être étudié.

## Discipline biodiversité :

* Le bassin de Brucargowacht fait partie de cette zone de projet (contour Figure 2-2). Cela signifie que la zone du projet est limitrophe de la zone de directive sur l'habitat " Valleigebied tussen Melbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem " (BE2400010) et d'une grande unité naturelle appartenant à la zone VEN " Het Floordambos " (zone n° 524). Ceci devrait être corrigé dans l'EIE. Le contour du projet dans les figures 10-1 et 10-2 doit également être ajusté.
* La Fig. 10-4 montre la première unité caténaire de la carte de valorisation biologique au niveau de Floordambos. Ce n'est pas la même chose que la carte des habitats, qui montre les habitats Natura2000 présents.
* Il convient de préciser si c'est le VLOPS20 ou le VLOPS22 qui a été utilisé pour le dépôt total d'engrais.
* Pour les chiffres relatifs au bruit du trafic routier, préciser dans quelle unité se trouve la légende des chiffres et pourquoi il y a moins de bruit au nord-est de l'aéroport lorsque l'on compare la situation actuelle (BAC\_0100) à la situation de référence (BAC\_0000).
* Pour les figures relatives au bruit du trafic aérien, clarifier la différence entre la ligne pleine et la ligne en pointillés et ajouter les scénarios et la légende.
* Les cartes de bruit devraient être tracées avec les ZPS en arrière-plan.
* L'EIE indique qu'au niveau des zones très sensibles, les intensités sonores de 80 dB(A) ne sont normalement pas dépassées. Cependant, il a été indiqué précédemment que les zones où l'intensité du bruit est la plus élevée ne coïncident pas avec les zones importantes pour les oiseaux. Il convient de clarifier ce point et de l'étayer par des cartes.
* Les eaux usées sont déversées, entre autres, dans le bassin de la Vogelzangwacht. Ce bassin est situé dans la sous-zone 1 de la zone de la directive Habitats "Zone de la vallée entre Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg et Veltem". Le bassin d'attente est situé à proximité de zones de recherche pour les types d'habitat 91E0, 7140 et 9160. L'emplacement et l'utilisation du bassin ont donc un impact direct (et indirect via l'impact sur la qualité des eaux de surface) sur les objectifs de conservation. L'Agence pour la Nature et les Forêts indique que ceci devrait être ajouté et examiné dans l'évaluation appropriée.
* Le scénario futur comprend des interventions d'optimisation qui nécessitent un drainage des eaux souterraines pendant les travaux. L'impact du drainage sur la biodiversité devrait être mieux étayé. ANB demande d'indiquer sur une carte où le drainage aura lieu et éventuellement quel est le rayon d'influence maximal attendu. C'est la seule façon d'exclure l'impact avec certitude. En effet, le Floordambos dépend entièrement de l'alimentation par les eaux souterraines.
* Il convient de préciser si toutes les émissions eutrophisantes et acidifiantes pertinentes (par exemple, le sulfate a également un effet acidifiant) ont été prises en compte dans la modélisation.
* Il convient de préciser si les mesures d'atténuation actuellement proposées relèvent des MTD+.
* L'ANB indique que l'évaluation de l'impact de la pollution des eaux de surface doit être complétée par :
	+ Discussion des objectifs liés aux eaux de surface pour les habitats et les espèces présents et ciblés
	+ Une vue d'ensemble de ce qui est exactement rejeté : paramètres, flux, concentrations, localisation, normes de rejet existantes.
	+ Évaluation de l'impact dans la situation actuelle et future. Pour ce faire, il convient de suivre les étapes suivantes :
		- fournir une vue d'ensemble de la qualité de l'eau dans la situation actuelle et identifier les paramètres pertinents pour lesquels la norme de qualité environnementale est dépassée en aval du rejet
		- déterminer le pourcentage de contribution de l'exploitation, tant dans la situation actuelle que dans la situation future
		- traduction de l'impact sur la ZPS. En effet, certains habitats (et espèces) ont des exigences de qualité des eaux de surface plus strictes que la norme de qualité environnementale.
* L'évaluation renforcée de la nature doit être complétée conformément aux commentaires relatifs à l'évaluation appropriée concernant le drainage des impacts et la pollution des eaux de surface.
* Il convient de prendre les mesures nécessaires pour améliorer la qualité des eaux de pluie rejetées et d'intensifier ces efforts lorsque l'infiltration augmente.
* Des mesures d'atténuation des dépôts d'azote devraient également être proposées pour le trafic aérien et routier.
* Il convient de s'interroger sur l'opportunité d'un suivi.

## Discipline : paysage, patrimoine architectural et archéologie :

* Certaines interventions d'optimisation sont prévues à proximité du site protégé du village de Humelgem. L'impact potentiel du projet sur les centres villageois de Humelgem et sur le paysage culturel et historique de Floordambos à Melsbroek doit être étudié dans l'EIE.

## Discipline : aspects humains et spatiaux :

* Les nuisances lumineuses et l'impact visuel de l'aéroport devraient être étudiés.

## Discipline santé humaine :

* Lors de l'identification des facteurs de stress potentiels, il convient d'ajouter les facteurs de stress biologiques. L'action de Saniport devrait être ajoutée.
* Dans les nouvelles lignes directrices de l'OMS sur la qualité de l'air pour 2021, les PM10 mentionnent la valeur de 45 µg/m³ sur 24 heures. Cette valeur devrait être remplacée par la valeur moyenne annuelle de 15 µg/m³.
* Il convient de préciser pourquoi les vibrations ne sont pas pertinentes ici en tant que facteur de stress physique.
* La corrélation entre les différents aspects de la nuisance doit être examinée.
* Il convient de clarifier la manière dont les PUF seront traités dans le cadre de la discipline de la santé humaine. Il convient d'accorder une attention suffisante à la CE et aux PUF.
* Il est nécessaire de clarifier ce que reflète exactement le tableau 13-20. En effet, pour une VAG de 20, 10 % est égal à 2. L'évaluation figurant dans ce tableau doit être clarifiée et ajustée.
* Il convient d'examiner si l'amiante doit être incluse dans les interventions d'optimisation.
* Les nuisances olfactives doivent être prises en compte dans la discipline de la santé humaine.
* Les relations dose-effet et les résultats doivent être bien encadrés.
* Pour les municipalités environnantes, la fréquence des pics de pollution doit être clairement indiquée pour la nuit et la soirée.
* Les fréquences et les pics de bruit des survols doivent être étudiés et discutés dans l'EIE.
* Dans la discipline de la santé humaine, les valeurs consultatives de l'OMS devraient être utilisées comme des recommandations. Le passage sur la validité et la fiabilité des valeurs consultatives de l'OMS devrait être supprimé.
* Des mesures d'atténuation doivent être recherchées et proposées pour réduire les nuisances, spécifiques à la santé humaine, pour les différents facteurs de stress.

## Climat de discipline :

* Dans l'aperçu des émissions pour 2021, il convient de préciser quelle proportion des mouvements d'avions a été incluse dans les émissions du champ d'application 3 et laquelle ne l'a pas été. MSF demande s'il s'agit uniquement des émissions de tous les avions à l'arrivée et au départ jusqu'à une altitude de 3 000 pieds ou de la moitié de l'ensemble des émissions de tous les vols au départ et à l'arrivée. Il convient de préciser ce que les 87 % couvrent dans le tableau. Il convient de préciser ce qui est pris en compte dans cette EIE, et dans quelles autres EIE et autres rapports d'appui politique, le cas échéant, les émissions de CO2 qui ne sont pas prises en compte ici sont traitées.
* Le lien entre l'aviation et le système d'échange de quotas d'émission doit être rendu plus concret. Ce faisant, les initiatives concrètes actuellement en cours au niveau réglementaire devraient être plus claires.
* Il convient de préciser s'il est possible d'estimer le bénéfice des émissions locales lors de l'utilisation des SAF.
* Les impacts autres que le CO2 dus aux émissions d'oxydes d'azote, de particules de suie, de plomb sulfureux et de vapeur d'eau doivent être examinés.
* Des mesures doivent être étudiées et proposées pour minimiser les émissions.

Les éléments suivants sont également inclus dans le RIE (cf. livre de directives 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 qui a préparé le rapport d'EIE a été modifiée par rapport à la décision de notification de la Team Mer. L'équipe Mer approuve ce changement (mobilité approuvée des experts) et l'équipe d'experts EIE et de coordinateurs EIE approuvés est approuvée par l'équipe Mer.

Les changements apportés à l'équipe d'experts au cours de l'EIE doivent être signalés 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 :

* Département de l'environnement, division BJO, équipe qualité de l'environnement
* Département de l'environnement, division GOP, équipe EV
* Département de l'environnement, division GOP, équipe Environnement
* Département de l'environnement, Division GOP, Team Space
* Agence pour la nature et les forêts
* Agence flamande des soins et de la santé
* Département MOW
* Patrimoine immobilier
* VMM, Core Air - mobilité
* VMM, air de base et rejets
* Municipalité de Grimbergen
* Municipalité de Haacht
* Municipalité de Herent
* Commune de Kortenberg
* Municipalité de Kraainem
* Municipalité de Machelen
* Commune de Steenokkerzeel
* Ville de Vilvorde
* Commune de Zaventem
* Bruxelles Environnement

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

* Agence des routes et du trafic
* OVAM
* Gouvernement fédéral Mobilité et transport
* Province du Brabant flamand
* Commune de Kampenhout
* Municipalité de Wezembeek-Oppem
* Ville de Louvain