# Addendum E6 - Effets sur la biodiversité

Question 1 :

Détailler les mesures déployées pour **minimiser les impacts sur la biodiversité**

limiter et réparer les dégâts autant que **possible**.

*Pour cela, vous pouvez également vous référer aux documents mentionnés aux questions 3 à 8.*

Mesures prises dans les locaux de la BAC :

Sur le site du BAC, il y a beaucoup de surfaces non revêtues où la biodiversité est souvent relativement élevée (voir la section 10.4 de l'EIE et 10.4.5.2 pour la végétation).

La gestion de ces espaces verts se fait autant que possible dans le respect de la biodiversité. Nous l'expliquons ci-dessous à l'aide de quelques exemples pertinents.

Oiseaux

Les oiseaux et les avions ne font pas bon ménage : si un oiseau est aspiré dans un moteur d'avion, des risques de sécurité peuvent survenir. Afin d'éloigner le plus possible les oiseaux de l'avion, tout en respectant la flore et la faune existantes, un accord de gestion a été conclu avec l'Agence de la nature et des forêts du gouvernement flamand pour la période 2021-2026. L'accord de gestion est conforme aux exceptions autorisées par le décret sur les espèces (numéros de référence : ANB/BL-FF/V16-00123 ; ANB/BL-FF/V16-00124 ; ANB/BL-FF/V16-00125), à savoir :

* Capture et déplacement de certaines espèces d'oiseaux
* Perturbation, dispersion et enlèvement des nids ou des constructions de certaines espèces d'oiseaux
* Mise à mort toute l'année d'animaux domestiques et d'espèces exotiques non mentionnés dans la législation sur la chasse
* Mise à mort en cas de menace pour la sécurité de certaines espèces d'oiseaux

Un rapport annuel est soumis à l'Agence de la nature et des forêts afin de mieux comprendre comment Brussels Airport Company a appliqué ces mesures. En outre, c'est aussi le moyen de communiquer tout changement dans les mesures appliquées.

Il existe une étroite collaboration avec le Centre de protection des oiseaux de Malderen, qui vient chercher les oiseaux protégés pour les relâcher en lieu sûr.

En outre, en collaboration avec le groupe de travail sur les oiseaux de Zaventem (De Kille Meutel), les communes de Zaventem et de Steenokkerzeel, le Regionaal Landschap Brabantse Kouters et ProNatura, quelque 200 nichoirs artificiels pour hirondelles domestiques ont été placés à l'extérieur de l'aéroport, afin de leur offrir un habitat attrayant et de les éloigner ainsi des sites aéroportuaires.

Les activités de l'unité de *contrôle des oiseaux* seront intensifiées afin de réduire davantage le nombre de collisions avec les oiseaux à l'aéroport. Un dialogue avec les municipalités environnantes est également à l'ordre du jour, afin d'empêcher les projets naturels d'attirer les oiseaux sur et autour de l'aéroport.

Gestion verte

Tant du côté aérien que du côté terrestre, des méthodes de gestion appropriées ont été recherchées pour les espaces verts, afin de minimiser les interventions et de permettre à la nature de suivre son cours, sans compromettre la sécurité. Par exemple, des moutons sont utilisés pour maintenir l'herbe courte sur l'un des murs antibruit. En même temps, le pâturage favorise la germination et l'établissement de diverses espèces végétales.

Dans le cadre de l'initiative "Don't Mow May", l'herbe n'est pas tondue au mois de mai chaque année, dans la mesure du possible et pour des raisons de sécurité, afin de lui permettre de pousser pleinement.

BAC est un propriétaire forestier privé qui dispose de son propre plan de gestion forestière. Elle souhaite le transformer en plan de gestion de la nature en concertation avec l'Agence de la nature et des forêts. Si des arbres doivent céder la place à des activités aéroportuaires, la CAB étudie comment compenser l'abattage d'arbres par la plantation d'arbres de même valeur à un autre endroit. De préférence, cela se fait sur le propre terrain de la BAC, mais les municipalités voisines offrent également des possibilités. La végétalisation de la zone de fret avec des plantes locales est également incluse dans le plan de développement de la zone de fret, en collaboration avec un architecte paysagiste.

Quant à l'utilisation d'herbicides, elle est interdite car l'aéroport est considéré comme un service public1 . Une exception à cette règle est autorisée uniquement pour la gestion des surfaces pavées *côté piste* pour des raisons de sécurité. Toutefois, l'interdiction s'applique dans des conditions strictes :

* La lutte se fait uniquement avec les produits autorisés à cet effet, conformément à la réglementation fédérale en matière d'autorisation. Pour le produit proposé, cela implique de limiter l'utilisation à une application par an ;
* Le traitement est limité aux zones où les mesures préventives et non chimiques ne sont pas envisageables ou ne donnent pas de résultats suffisants ;
* Aucun pesticide n'est utilisé à moins de 6 mètres des eaux de surface ;
* Les pesticides sont appliqués localement ;
* La quantité de pesticides utilisée est déclarée via l'inventaire en ligne avant le 1er février de l'année suivant chaque utilisation, avec indication du numéro d'écart.

La construction d'un revêtement supplémentaire sur le site tiendra compte des mesures proposées dans l'EIE : pour des explications concrètes, voir l'addendum séparé "mesures d'atténuation".

La station d'épuration mise en service en 2010 a déjà amélioré la qualité de l'eau dans les cours d'eau environnants par rapport à la situation antérieure. Cela n'empêche pas d'envisager d'autres mesures : pour des explications concrètes, voir également l'addendum séparé.

1 Décret du 8 février 2013 relatif à l'utilisation durable des pesticides en Région flamande et décret du Gouvernement flamand du 15 mars 2013 relatif à des règles supplémentaires concernant l'utilisation durable des pesticides en Région flamande pour les activités non agricoles et horticoles et l'élaboration du Plan d'action flamand pour l'utilisation durable des pesticides.

Mesure le taux d'alcoolémie en dehors de l'appareil :

L'EIE (chapitres 10.5, 10.6 et 10.7 de la discipline biodiversité) a identifié les effets de l'exploitation de l'aéroport sur la biodiversité. Les conclusions sont résumées au chapitre 10.10. Dans les effets du trafic aérien (et de l'exploitation complète, y compris le scénario futur), les perturbations (visuelles et auditives) et les émissions/dépôts atmosphériques (dépôts d'azote) sont les principales composantes. Les autres groupes d'effets sont essentiellement d'importance secondaire.

L'aspect des dépôts d'azote n'est abordé que dans l'évaluation appropriée et l'évaluation renforcée de la nature. Les zones de valeurs naturelles et d'habitats précieux sont presque toutes situées dans des zones Natura 2000 ou VEN.

Cela montre que l'exploitation de l'aéroport contribue de manière significative à la valeur critique de dépôt pour l'azote. Dans les zones Natura 2000 environnantes, il y a plusieurs parcelles/zones d'habitat où la contribution est de 5 à 9 % de la VCD. C'est le cas tant pour la situation actuelle que pour le scénario futur. La poursuite de l'exploitation de l'aéroport est incluse dans tous les scénarios politiques futurs. Il est important de noter que le secteur aéroportuaire s'est vu attribuer une "enveloppe" distincte ou une contribution générale aux émissions d'azote. Il est important de noter que le secteur aéroportuaire s'est vu attribuer une contribution générale aux émissions d'azote. Cela signifie que le secteur aéroportuaire est déjà pris en compte dans le calcul de la PAS et qu'une part de l'aéroport de Bruxelles est également incluse. Le secteur aéroportuaire est également déjà inclus dans le scénario de référence BAU2030.

Le programme PAS a fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement et d'une évaluation appropriée favorable. On peut donc affirmer que les projets dont on peut garantir qu'ils entrent dans le champ d'application de cette EIE et de cette évaluation appropriée peuvent également faire l'objet d'une évaluation appropriée favorable et qu'ils n'hypothèquent pas les objectifs de conservation.

Dans le scénario futur PAS-G8 du programme PAS, plusieurs mesures supplémentaires (non liées à l'aviation) sont incluses en vue de réduire davantage les émissions d'azote. Ce scénario futur PAS-G8 prend également en compte les émissions du secteur de l'aviation, qui inclut une éventuelle croissance du secteur de l'aviation. Le PAS tient compte des réductions d'émissions prévues par le plan de politique aérienne 2030 et des mesures de réduction supplémentaires.

Cela tient toujours compte d'une part des émissions d'azote du secteur de l'aviation dans les réductions prévues. Par conséquent, les concentrations de fond continueront à baisser grâce aux mesures envisagées dans le cadre politique du PAS, ce qui - cf. l'objectif du PAS - se traduira par une nette diminution de la mesure dans laquelle les habitats sont (sur)affectés. Ainsi, malgré les émissions du secteur de l'aviation, les concentrations de fond devraient continuer à baisser et le degré de dépassement des KDW diminuera (ou ne sera plus dépassé). La tendance à la baisse des émissions/dépositions d'azote qui s'est amorcée et qui est présupposée par le cadre PAS ne sera pas hypothéquée par le présent projet.

L'évaluation de la tendance globale par rapport à la tendance cible de l'image finale du PAS-G8 montre que les dépôts de NOx évoluent positivement. La tendance actuelle à la baisse est supérieure à celle qui devrait être observée selon la tendance du PAS. Cette situation comprend donc

de l'exploitation actuelle de l'aéroport. Le fonctionnement actuel de l'aéroport (comme indiqué précédemment) n'hypothèque donc pas la tendance PAS proposée.

Même avec la contribution supplémentaire de l'aéroport (la très légère augmentation due au scénario futur), la tendance PAS proposée n'est pas hypothéquée. On constate que l'augmentation à SBZ est partout (bien) en dessous de la " marge " sur la tendance PAS, suite à la tendance à la baisse 2015-2020 effectivement réalisée.

Par conséquent, aucun impact significatif n'est attendu.

L'évaluation appropriée a permis de conclure qu'aucun impact négatif significatif ne se produira sur les habitats de la ZPS à la suite du rejet dans les eaux de surface. Mais des actions sont proposées (dont certaines sont déjà en cours) pour minimiser les impacts. Toute une série d'actions sont en cours et prévues (à court terme) comme indiqué dans cette discipline.

La station d'épuration a une capacité suffisante pour faire face à l'augmentation attendue du nombre de passagers et donc traiter les eaux usées sanitaires. Néanmoins, cela peut entraîner une légère charge supplémentaire sur les eaux de surface réceptrices, étant donné que les normes de rejet sont bien supérieures aux normes de qualité environnementale. Il s'agit par définition d'un problème dans les cours d'eau à faible débit. Un rejet peut être tout à fait conforme aux normes de rejet BAT applicables, mais s'il pénètre dans un cours d'eau avec un débit très faible, les normes de qualité environnementale ne peuvent évidemment pas être respectées. Souvent, le débit du rejet constitue alors la quasi-totalité du débit du cours d'eau, en particulier pendant les périodes plus sèches. La qualité de l'eau est alors entièrement déterminée par le débit. Par conséquent, il est globalement important d'examiner les mesures possibles pour réduire l'impact lors de l'exploitation ultérieure. L'une des options possibles consiste à renforcer les normes de rejet. L'étude du renforcement des normes de rejet est une action que l'aéroport a actuellement confiée à l'opérateur de traitement des eaux.

La station d'épuration elle-même ne fait donc pas partie de la présente demande d'autorisation. Comme c'est le cas actuellement, la station d'épuration peut continuer à respecter les normes de rejet applicables, même en cas d'augmentation attendue des flux d'eau à traiter. Comme la station d'épuration elle-même ne fait pas partie de la demande d'autorisation, certaines recommandations sont incluses, mais aucune mesure d'atténuation n'est prévue. L'ensemble des actions envisagées par l'initiateur est donc jugé suffisant par l'évaluation appropriée pour limiter l'impact et ne pas l'aggraver, d'autant plus que le traitement des eaux ne fait pas partie de la demande d'autorisation et qu'il n'est donc pas possible d'imposer des mesures sur la base de l'évaluation appropriée. Il est toutefois recommandé d'assurer un suivi de la qualité de l'eau et de cartographier l'effet des mesures prises dans les années à venir.

En ce qui concerne le bruit, il semble qu'il existe un certain nombre de mesures régulières qui peuvent être renforcées pour réduire la pollution sonore à l'avenir. Il s'agit par exemple des mesures financières visant à décourager l'utilisation d'appareils plus bruyants par le biais d'une aide au démarrage.

/Les redevances d'atterrissage font partie des possibilités de resserrement. Le déploiement d'avions plus silencieux est un processus continu qui peut être activement encouragé.

Aucun effet significatif n'est également attendu pour les autres groupes d'impact.

Le test VEN montre qu'il n'y a pas de changement significatif au niveau de la zone VEN et que, par conséquent, il n'y aura pas de dommages inévitables et irréparables.

Les nouvelles mesures d'atténuation proposées sont résumées au point 10.8.1 de l'EIE. Elles sont réaffirmées dans le document "mesures d'atténuation" de BAC avec la planification.

Question 2 :

Question 3 :

Question 4 :

Question 5 :

Question 6 :

Justifier pourquoi les impacts sur la biodiversité peuvent être significatifs ou non.

*Lorsque vous répondez à cette question, tenez compte des mesures que vous avez mentionnées à la question 1. Vous pouvez également vous référer aux documents mentionnés aux questions 3 à 8.*

Comme le résume la conclusion de l'EIE (section 10.10), il semble que l'exploitation de l'aéroport contribue de manière significative à la valeur critique de dépôt pour l'azote. Dans les zones Natura 2000 environnantes, il existe plusieurs parcelles/zones d'habitat où la contribution est de 5 à 9 % de la VCD. C'est le cas tant pour la situation actuelle que pour le scénario futur.

Dans le scénario futur PAS-G8 du programme PAS, plusieurs mesures supplémentaires (non liées à l'aviation) sont incluses en vue de réduire davantage les émissions d'azote. Ce scénario futur PAS-G8 prend également en compte les émissions du secteur de l'aviation, qui inclut une éventuelle croissance du secteur de l'aviation. Le PAS tient compte des réductions d'émissions prévues par le plan de politique aérienne 2030 et des mesures de réduction supplémentaires.

L'évaluation appropriée a permis de conclure qu'aucun impact négatif significatif ne se produira sur les habitats de la ZPS à la suite du rejet dans les eaux de surface. Mais des actions sont proposées (dont certaines sont déjà en cours) pour minimiser les impacts. Toute une série d'actions sont en cours et prévues (à court terme), comme indiqué dans la discipline relative à la biodiversité.

Pré-test en tant qu'annexe E6a de la demande

L'évaluation préalable n'est pas pertinente car une évaluation appropriée est préparée dans le cadre de l'EIE : une évaluation préalable est une étape avant l'évaluation appropriée.

De plus, le pré-test ne peut pas être complété dans l'application en ligne d'ANB car la zone du projet est plus grande que 2 km\*. L'évaluation appropriée est incluse dans la section 10.6 de la discipline biodiversité de l'EIE.

Évaluation appropriée en tant qu'annexe E6ter de la demande

L'évaluation appropriée est incluse dans la section 10.6 (sous la discipline de la biodiversité) de l'EIE.

Avis de l'Agence pour la nature et la forêt (ANB) en annexe E6quater de la demande Sans objet

Évaluation améliorée de la nature en annexe **E6quinquies de la** demande

L'évaluation améliorée de la nature est incluse dans la section 10.7 (sous la discipline de la biodiversité) de l'EIE.

# Bruxelles

aéroport

le cœur de l'Europe

Question 7 : Une copie de la décision et des autres pièces justificatives relatives à la dérogation à la législation en matière d'environnement ou de conservation de la nature est jointe à la demande en tant qu'annexe E6.

Sans objet

Question 8 : Compensation proposée pour la déforestation en tant qu'annexe B23 du formulaire (voir addendum B23) Sans objet.