

DO 2019202002453

Question n° 326 de monsieur le député Steven De Vuyst du 05 mars 2020 (N.) à la ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances et des Personnes handicapées:

Particules ultrafines dans les aéroports.

Il ressort d'une étude publiée récemment par le Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu - RIVM (l'Institut national pour la santé publique et l'environnement) des Pays-Bas que les riverains de l'aéroport de Schiphol sont exposés à de fortes concentrations en particules ultrafines. Les résultats provenant des stations de mesure de la qualité de l'air situées à Evere, à Diegem, à Steenokkerzeel et à Kampenhout montrent que cette constatation est également valable chez nous: plus une personne habite près de l'aéroport de Zaventem, plus elle est exposée à des concentrations élevées en particules fines.

DO 2019202002453

Vraag nr. 326 van de heer volksvertegenwoordiger Steven De Vuyst van 05 maart 2020 (N.) aan de minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Ultrafijn stof op luchthavens.

Uit recent gepubliceerd onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in Nederland blijkt dat mensen die in de buurt van de luchthaven van Schiphol wonen, blootgesteld worden aan hoge concentraties ultrafijn stof. De meetstations in Evere, Diegem, Steenokkerzeel en Kampenhout tonen aan dat dat ook bij ons geldt: hoe dichter iemand bij de luchthaven van Zaventem woont, hoe hoger de concentratie ultrafijn stof.

Il ressort, en outre, de recherches menées à Copenhague et à Aalborg en 2012 que les concentrations en particules fines sont particulièrement élevées à l'aéroport. Il a, par ailleurs, été constaté que ce ne sont pas seulement les particules émises par les avions, mais aussi celles des véhicules souvent vétustes qui sont responsables de cet environnement (de travail) pollué.

L'exposition à de fortes concentrations en particules ultrafines entraîne un risque accru de troubles pulmonaires et cardiaques, entre autres. Sur la base des études précitées, nous pouvons supposer que les travailleurs de l'aéroport de Zaventem risquent donc de graves problèmes de santé. C'est pourquoi la CSC a récemment insisté pour que toute la clarté soit faite sur les concentrations en particules ultrafines auxquelles sont exposés les travailleurs de l'aéroport et pour que des mesures urgentes soient prises afin de réduire cette exposition.

1. Êtes-vous au courant des études internationales publiées au sujet de la forte concentration en particules ultrafines dans les aéroports et de ses conséquences pour la santé des travailleurs?

2. Envisagez-vous de demander que soit mesurée la qualité de l'air de l'aéroport de Zaventem même afin d'avoir une idée exacte de l'exposition aux particules ultrafines?

3. Pourriez-vous insister pour qu'il soit fait application du principe de précaution en attendant les résultats de cette étude?

Réponse de la ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances et des Personnes handicapées du 24 avril 2020, à la question n° 326 de monsieur le député Steven De Vuyst du 05 mars 2020 (N.):

En ce qui concerne l'impact sur les travailleurs des poussières ultrafines et d'autres pollutions dans les aéroports, je peux vous informer de ce qui suit.

1. Je suis au courant des recherches internationales menées dans ce domaine et des projets développés pour faire face à cette problématique.

Le projet danois *Project Clean Air* pour améliorer la qualité de l'air à l'aéroport de Copenhague, auquel vous faites référence dans votre question, constitue un très bon exemple. Dans cet aéroport, un programme de mesure de l'air a été mis en place pour quantifier les niveaux de pollution. Ces mesures ont mis en avant les niveaux élevés de pollution causés par les avions et les véhicules à moteur diesel, en particulier à l'arrivée et au départ.

Onderzoek in Kopenhagen en Aalborg uit 2012 toont bovendien aan dat op de luchthaven zelf de fijnstofconcentraties bijzonder hoog liggen. Bovendien bleek niet enkel de uitstoot van vliegtuigen, maar ook die van vaak verouderde grondvoertuigen bij te dragen tot deze ongezonde (werk)omgeving.

De blootstelling aan hoge concentraties ultrafijn stof leidt tot een verhoogd risico op onder meer long- en hartaandoeningen. We kunnen uit bovenvermelde onderzoeken vermoeden dat de werknemers van de luchthaven van Zaventem daarom aan ernstige gezondheidsrisico's worden blootgesteld. Recentelijk vraagt het ACV daarom met aandrang om duidelijkheid te scheppen over de concentraties ultrafijn stof waar werknemers op de luchthaven aan worden blootgesteld en om dringende maatregelen om deze blootstelling te beperken.

1. Bent u op de hoogte van de internationale onderzoeken over de hoge concentratie ultrafijn stof op luchthavens en de impact op de gezondheid van werknemers?

2. Overweegt u om luchtmetingen op de luchthaven van Zaventem zelf uit te laten voeren om een correct beeld te krijgen van de blootstelling aan ultrafijn stof?

3. Kunt u aandringen op het toepassen van het voorzorgsprincipe in afwachting van de resultaten van dit onderzoek?

Antwoord van de minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 24 april 2020, op de vraag nr. 326 van de heer volksvertegenwoordiger Steven De Vuyst van 05 maart 2020 (N.):

Wat betreft de impact op werknemers van ultrafijn stof en van andere pollutie op luchthavens kan ik u het volgende meedelen.

1. Ik ben op de hoogte van internationale onderzoeken over deze materie en van projecten om deze problematiek aan te pakken.

Het Deense *Project Clean Air*, een project voor schonere lucht in de luchthaven van Kopenhagen, waarnaar u in uw vraag verwijst, is een zeer goed voorbeeld. In dit geval werd een luchtmeetprogramma opgezet om de vervuiling te kwantificeren. Metingen wezen op hoge vervuiling door de vliegtuigen en dieselveertuigen, vooral bij aankomst en vertrek.

Des délégués syndicaux et des représentants de la direction ont participé à des groupes de travail visant à examiner les mesures à prendre pour la gestion des risques dans différents domaines, tels que les changements de comportement (demander aux pilotes de ne pas faire fonctionner les moteurs pendant une durée inutilement longue), les adaptations techniques (remplacer progressivement les véhicules à moteur diesel par des véhicules à moteur électrique), les adaptations organisationnelles (remorquer les avions vers les lieux de décollage), et l'utilisation d'équipements de protection individuelle pour les travailleurs les plus exposés. Ces mesures ont permis de réduire considérablement le niveau de pollution.

(Le lien suivant donne des informations détaillées relatives à ce projet: <http://www.projektcleanair.dk/Engelsk/221210-engelsk.as>).

Le 30 mai 2017, le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale a organisé un colloque dans le cadre du *Roadmap on Carcinogens* (le *Roadmap on Carcinogens* est une initiative lancée au cours de la présidence néerlandaise du Conseil de l'UE au premier semestre de 2016. Celle-ci vise à sensibiliser aux risques résultant de l'exposition à des substances cancérigènes sur le lieu de travail, et à échanger des bonnes pratiques afin d'éviter ou de limiter au maximum l'exposition à ces substances (<https://roadmaponcarcinogens.eu>)). Au cours de ce colloque, monsieur Tony Musu de l'European Trade Union Institute a présenté le projet danois *Project Clean Air* qui figure comme "bonne pratique" dans la *Roadmap on Carcinogens*:

(<https://www.beswic.be/fr/campagnes/campagne-de-sensibilisation-europeenne-roadmap-carcinogens>; <https://roadmaponcarcinogens.eu/solutions/good-practices/solution-for-air-pollution-in-copenhagen-airport/>).

2. En ce qui concerne la détermination de la concentration de polluants sur le lieu de travail pour l'aéroport de Zaventem:

Mon service d'inspection pour le Contrôle du bien-être au travail m'informe qu'à la fin de l'année dernière (le 19 décembre), une première série de mesures (poussières respirables, émissions d'échappement des moteurs diesel, et poussières ultrafines) a été réalisée dans plusieurs stations de mesure par le service externe de prévention et de protection au travail Attentia. Lors de la préparation de ces mesures, un avis a été demandé à mon service d'inspection. Les résultats seront présentés au Comité pour la prévention et la protection au travail en mars. La prochaine série de mesures est prévue pour l'été 2020.

Werkgroepen met vakbondsafgevaardigden en vertegenwoordigers van de bedrijfsleiding werkten vervolgens aan risicobeheersmaatregelen op diverse vlakken zoals gedragswijzigingen (waarbij piloten gevraagd werd de motoren niet onnodig lang te laten draaien), technische aanpassingen (het geleidelijk vervangen van dieselveertuigen door elektrische voertuigen), organisatorische aanpassingen (slepen van vliegtuigen naar take-off-plaatsen), en gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen voor de meest blootgestelde werknemers. Daardoor werd het vervuilingsniveau significant gereduceerd.

(Uitgebreide informatie over dit project kan gevonden worden via de volgende link: <http://www.projektcleanair.dk/Engelsk/221210-engelsk.asp>).

Op 30 mei 2017 organiseerde de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg een colloquium in het kader van de *Roadmap on carcinogens*. (De *Roadmap on carcinogens* is een initiatief dat gelanceerd werd onder het Nederlands voorzitterschap van de Raad van de EU in de eerste helft van 2016. Het doel ervan is bewustmaking van de risico's van blootstelling aan kankerverwekkende stoffen op de werkvloer, en uitwisseling van goede praktijken om blootstelling aan deze stoffen te vermijden of zoveel mogelijk in te perken (<https://roadmaponcarcinogens.eu>)). Tijdens dit colloquium werd het Deense *Project Clean Air*, dat als "goede praktijk" opgenomen is in de *Roadmap on carcinogens*, voorgesteld door de heer Tony Musu van het European Trade Union Institute:

(<https://www.beswic.be/nl/campagnes/europese-sensibiliseringscampagne-roadmap-carcinogens>; <https://roadmaponcarcinogens.eu/solutions/good-practices/solution-for-air-pollution-in-copenhagen-airport/>).

2. Wat betreft het bepalen van de concentratie aan pollutanten op de arbeidsplaats in de luchthaven van Zaventem:

Mijn inspectiedienst voor het Toezicht op het Welzijn op het Werk meldt mij dat er eind vorig jaar (op 19 december) een eerste serie metingen (inadembaar stof, dieselrook en ultrafijn stof) op een aantal meetposten uitgevoerd werd door de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk Attentia. Bij de voorbereiding van deze metingen werd advies gevraagd aan mijn inspectiedienst. De resultaten zouden in maart aan het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk worden voorgesteld. Een volgende serie metingen is ingepland voor de zomer 2020.

3. Une partie des polluants présents dans l'aéroport sont cancérigènes. L'exposition des travailleurs à des substances cancérigènes doit être évitée dans la mesure du possible, ou réduite à un niveau aussi bas qu'il est techniquement possible (article VI.2-4 du titre 2 relatif aux agents cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques du livre VI du code du bien-être au travail).

À cet égard, je voudrais également attirer votre attention sur la directive européenne (UE) 2019/130 portant modification de la directive 2004/37/CE concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents cancérigènes ou mutagènes au travail. La date limite pour la transposition de cette directive dans le droit belge est fixée au 20 février 2021. Dans cette directive, "des travaux exposant aux émissions d'échappement des moteurs diesel" sont explicitement définis comme cancérigènes.

3. Een deel van de pollutanten in de luchthaven zijn kankerverwekkend. De blootstelling van werknemers aan kankerverwekkende stoffen moet indien mogelijk worden vermeden, of zo laag als technisch mogelijk gehouden worden (artikel VI.2-4 van titel 2 betreffende kankerverwekkende, mutagene en reprotoxische agentia van boek VI van de codex over het welzijn op het werk). Indien er een beroepsblootstellingsgrenswaarde is vastgesteld, mogen ze die in geen enkel geval overschrijden.

In dit opzicht wil ik ook uw aandacht vestigen op de Europese Richtlijn (EU) 2019/130 tot wijziging van Richtlijn 2004/37/EG betreffende de bescherming van de werknemers tegen de risico's van blootstelling aan carcinogene of mutagene agentia op het werk, die uiterlijk op 20 februari 2021 moet omgezet zijn in Belgisch recht. Door deze richtlijn worden "werkzaamheden waarbij sprake is van blootstelling aan uitlaatgassen van dieselmotoren" ondubbelzinnig als kankerverwekkend gedefinieerd.