



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Document de notification

La Commission européenne notifie la
procédure d'approche équilibrée pour
Schiphol

septembre 2023



Document de notification

La Commission européenne notifie la
procédure d'approche équilibrée pour
Schiphol

Contenu

Introduction 5

Guide de lecture 6

Résumé 7

1 Contexte politique 11

- 1.1 Le contexte social et l'urgence de trouver des solutions 11
- 1.2 D'une tendance à la hausse à une tendance à la baisse des nuisances sonores 13

2 Schiphol : une introduction 15

- 2.1 Développement de l'aéroport 15
- 2.2 L'utilisation des pistes d'atterrissage et son incidence sur le bruit 16

3 Nuisances sonores à Schiphol au fil du temps 17

- 3.1 Structures consultatives 17
- 3.2 Les nuisances sonores et le cadre juridique 18
- 3.3 Mesures mises en œuvre ou proposées 19
- 3.4 Cartographie des nuisances sonores 20
- 3.5 Situation actuelle en matière de bruit 20

4 Consultation dans le cadre de la procédure d'approche équilibrée 25

5 Objectif de bruit 27

- 5.1 Principes directeurs pour l'objectif bruit 27
- 5.2 Base de référence 28
- 5.3 Objectif de bruit 29

6 Liste restreinte définitive avec mesures réalisables 30

- 6.1 Critères liste restreinte 30
- 6.2 Examen des mesures figurant sur la liste restreinte du document de consultation 31
- 6.3 Mesures ajoutées à partir des réponses à la consultation 32
- 6.4 Liste restreinte définitive avec mesures réalisables 33

7 Impact du bruit et rapport coût-efficacité 35

- 7.1 Approche 35
- 7.2 Résultats de l'évaluation des mesures 37

8 Mesures à notifier 39

- 8.1 Réalisation progressive de la réduction des nuisances pendant la période de 24 heures 39
- 8.2 La combinaison de mesures choisie 40
- 8.3 Des mesures prometteuses pour l'avenir 44

- 9 **Résumé des résultats et de l'impact des évaluations de faisabilité 45**
 - 9.1 Les évaluations de faisabilité [45](#)
 - 9.2 Conclusions des évaluations de faisabilité des mesures du document de consultation [45](#)
 - 9.3 Effet des évaluations de faisabilité sur la liste restreinte et la combinaison des mesures [47](#)
 - 9.4 Évaluation de la faisabilité des mesures alternatives proposées dans les réponses à la consultation [47](#)

- 10 **Étapes suivantes et points d'attention 48**
 - 10.1 Prise de décision au niveau national après l'achèvement de la procédure d'approche équilibrée [48](#)
 - 10.2 Effets des mesures sur les créneaux horaires [48](#)
 - 10.3 Alignement sur le gestionnaire de réseau [50](#)

Annexe Consultation des parties prenantes et processus de consultation[51](#) **Annexe Réponse du ministère aux réponses reçues lors de la consultation** [54](#)

- B2. 1 Réponses à divers sujets [54](#)
- B2.2 mesures alternatives issues des réponses à la liste restreinte [59](#)
- B2.3 Mesures alternatives issues des réponses ne figurant pas sur la liste restreinte [59](#)

Annexe Vue d'ensemble des mesures alternatives et des suggestions proposées dans le cadre de la consultation [62](#) **Vue d'ensemble des annexes** [68](#)



Introduction

Dans l'accord de coalition du cabinet néerlandais, il a été convenu qu'il fallait s'efforcer de réduire les effets négatifs de l'aviation sur les personnes, l'environnement et la nature. Dans le document d'orientation de Schiphol de juin 2022, le cabinet déclare qu'il souhaite passer à un pilotage basé sur de nouvelles normes (et dont l'application est axée sur celles-ci), visant à réduire continuellement à l'avenir les effets externes négatifs de l'aviation. À cette fin, un ensemble de normes devra être développé et constamment renforcé.

Les nuisances sonores sont l'un des effets environnementaux. La tendance des nuisances sonores est toujours à la hausse, malgré les efforts déployés pour les réduire, notamment par le déploiement d'avions plus silencieux et la mise en œuvre de mesures dites d'atténuation du bruit. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) et, à sa suite, l'Institut national de la santé publique et de l'environnement (RIVM) et l'Organisation régionale d'assistance médicale (GGD GHOR) soulignent les effets négatifs sur la santé des nuisances sonores et des troubles du sommeil.

Par conséquent, la réduction du bruit auquel les résidents locaux sont exposés est devenue une priorité. La réduction souhaitée de l'exposition au bruit à court terme a été formulée sous la forme d'un objectif quantitatif en matière de bruit et les mesures permettant d'atteindre cet objectif ont été répertoriées. Ces mesures comprennent des objectifs spécifiques de réduction de l'exposition au bruit pendant la nuit. Cet objectif en matière de bruit constitue une phase intermédiaire en route vers un nouveau système qui permet de se concentrer sur les effets du bruit.

Le règlement (UE) n° 598/2014 (directive sur le bruit dans l'environnement) définit des règles et des procédures pour l'introduction de limitations liées au bruit dans l'exploitation des aéroports. La procédure d'approche équilibrée, comme on l'appelle, doit être suivie lorsqu'un État membre envisage d'introduire des restrictions liées au bruit dans l'exploitation d'un aéroport comptant plus de 50 000 mouvements de vol par an.

La consultation des parties prenantes sur les mesures à prendre constitue une étape importante à cet égard. Outre la coordination et l'échange d'informations avec les parties prenantes, une consultation a eu lieu du 15 mars au 15 juin 2023, au cours de laquelle toutes les parties prenantes ont eu l'occasion de faire part de leurs

commentaires sur le plan d'action.



des mesures potentielles, mais aussi de proposer des mesures alternatives. Le groupe cible de cette consultation comprenait : les résidents locaux, les organismes représentant les entreprises, les syndicats et les organismes représentant les employés, les organisations de protection de la nature et de l'environnement, les exploitants d'aéroports, les compagnies aériennes, les organismes de contrôle du trafic aérien, le gestionnaire du réseau et d'autres autorités.

La consultation a permis de mieux comprendre les divers (sous-)intérêts des parties prenantes, leur analyse des problèmes ainsi que les solutions souhaitées et non souhaitées. Les mesures alternatives proposées ont augmenté le nombre d'options disponibles à court terme et ont également créé plusieurs options pour des améliorations futures. Les évaluations de faisabilité réalisées par Air Traffic Control Nederland (Luchtverkeersleiding Nederland) et l'Inspection de l'environnement humain et des transports (ILT) ont servi de cadre pour faire des choix.

Sur la base des divers intérêts et réactions, le ministère des infrastructures et de la gestion des eaux a procédé à une évaluation minutieuse et a déterminé la combinaison finale de mesures. Par le présent document, les mesures seront notifiées à la Commission européenne, aux États membres de l'UE, aux États-Unis et au Canada, conformément à l'article 8, paragraphe 1, de la directive sur le bruit dans l'environnement.

Guide de lecture

Le *résumé* reflète l'essentiel du document de notification.

Le chapitre 1 décrit le contexte dans lequel le Cabinet a pris sa décision. Il aborde les défis interdépendants de la zone autour de Schiphol et explique pourquoi la réduction des niveaux de bruit est devenue une priorité. Le chapitre explique comment la fixation d'un niveau maximal d'exposition au bruit à court terme est l'une des trois pistes visant à réduire de manière continue les nuisances sonores.

Le chapitre 2 donne aux lecteurs qui ne connaissent pas Schiphol une brève introduction au développement de l'aéroport, à l'utilisation des pistes à Schiphol et à la manière dont l'exposition au bruit est déterminée.

Le chapitre 3 examine la manière dont la limitation des nuisances sonores a été mise en œuvre jusqu'à présent, le cadre juridique dans lequel elle s'est inscrite et les résultats obtenus.

Le chapitre 4 est un résumé de l'impact de la consultation. Il indique comment les réponses des parties prenantes ont influencé la composition de la combinaison finale de mesures dans ce document.

Le chapitre 5 décrit l'objectif de bruit, divisé en 24 heures et en nuit. La référence utilisée pour établir l'objectif est également expliquée ici.

Les chapitres 6 à 8 présentent le processus de sélection des mesures. *Le chapitre 6* présente la liste restreinte des mesures qui répondent aux critères sur la base desquels toutes les mesures potentielles ont été évaluées. La liste restreinte est la liste à partir de laquelle les mesures finales à notifier ont été choisies. *Le chapitre 7* décrit dans quelle mesure les mesures présélectionnées peuvent contribuer à la réalisation de l'objectif en matière de bruit et quel est leur rapport coût-efficacité respectif. *Le chapitre 8* présente les mesures retenues et donc à notifier.

Le chapitre 9 contient le résumé des évaluations de faisabilité réalisées par Air Traffic Control The Netherlands (LVNL) et Human Environment and Transport Inspectorate (ILT) sur la faisabilité des mesures présentées dans le document de consultation ainsi que des mesures qui font partie de la combinaison finale de mesures. Il comprend une paraphrase des commentaires que l'aéroport de Schiphol a faits dans sa réponse au document de consultation sur la faisabilité des mesures.

Le chapitre 10 se penche sur les étapes qui suivent la notification et examine la coordination qui a eu lieu avec le coordinateur des créneaux horaires et le gestionnaire du réseau.

L'annexe 1 décrit comment les parties prenantes ont été informées et consultées.

L'annexe 2 contient le fil conducteur des réponses au document de consultation ainsi qu'un résumé de l'impact de ces réponses sur l'établissement de la liste restreinte.

L'annexe 3 contient la liste des mesures alternatives et des suggestions issues des réponses au document de consultation. Cette annexe indique également les propositions de la liste restreinte qui ont été adoptées et les compromis qui ont été décisifs à cet égard.

L'aperçu des annexes contient des liens vers les études sous-jacentes, les décisions du Cabinet, etc.

Résumé

Urgence du "problème du bruit" et contexte de la décision du Cabinet en juin 2022

Le cabinet souhaite réduire l'impact négatif de l'aéroport de Schiphol sur les personnes, l'environnement et la nature, tout en maintenant la fonction économique de l'aéroport. C'est pourquoi un nouvel équilibre doit être trouvé entre la qualité des connexions des Pays-Bas avec le reste du monde d'une part - un aspect où l'aéroport de Schiphol joue un rôle clé - et les effets de l'aéroport sur la nature, la santé publique, la qualité de vie et l'environnement d'autre part.

Depuis 2006, un grand nombre de mesures ont été prises pour atténuer les nuisances sonores à proximité de Schiphol, sur la base d'une consultation intensive entre les parties prenantes - une approche unique au niveau international. Il s'agit de mesures visant la source du bruit (par exemple, encourager l'utilisation d'avions plus silencieux), l'aménagement du territoire (par exemple, l'isolation des habitations), les procédures de vol opérationnelles (par exemple, modifier les trajectoires de vol) et les restrictions opérationnelles (la limite proposée mais non mise en œuvre du nombre de vols de nuit).

Malgré tous ces efforts, il n'y a pas eu de diminution absolue des nuisances sonores. Diverses études ont montré que la tendance des nuisances sonores est toujours à la hausse. Les réductions potentielles de l'exposition au bruit, notamment grâce à l'utilisation d'avions de plus en plus silencieux, ont été accompagnées d'une augmentation du nombre de vols. L'effet net n'est pas une amélioration pour les riverains.

Malgré l'utilisation d'avions plus silencieux, les nuisances graves continuent d'augmenter, comme le montrent diverses études. En plus des calculs de bruit - via les méthodologies prescrites par le

la directive sur le bruit dans l'environnement - l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et, à sa suite, l'Institut national de la santé publique et de l'environnement (RIVM) et l'Organisation régionale d'assistance médicale (GGD GHOR) soulignent les effets négatifs sur la santé des nuisances sonores et des troubles du sommeil.

Il existe donc un problème de bruit tel que défini par l'ordonnance sur le bruit et la directive (CE) 2002/49 ("directive sur le bruit dans l'environnement"). La priorité a donc été donnée à la résolution de ce problème de bruit, en réduisant l'exposition au bruit. Pour parvenir à réduire l'exposition au bruit, une procédure d'approche équilibrée a été engagée, car il n'est pas exclu que la réduction du bruit s'accompagne d'une restriction des activités. La réduction souhaitée de l'exposition au bruit à court terme a été formulée sous la forme d'un objectif quantitatif en matière de bruit et les mesures permettant d'atteindre cet objectif ont été répertoriées. Ces mesures comprennent des objectifs spécifiques de réduction de l'exposition au bruit pendant la nuit.

Le problème du bruit et l'objectif de bruit qui en découle ont également été intégrés dans le plan d'action contre le bruit, les parties prenantes ayant eu l'occasion de commenter les changements proposés lors de la consultation.

Objectif de bruit

L'objectif de bruit à atteindre pour l'approche équilibrée est défini conformément à l'article 5 de la directive sur le bruit dans l'environnement et exprimé en pourcentages par rapport à une situation de référence. La situation de référence est le flux de trafic et l'impact sur l'exposition au bruit qui se produiraient dans les conditions suivantes novembre 2024 sans aucune mesure supplémentaire.

Tableau S.1 Objectif de bruit

Indicateur	Résidentiel	Les personnes
Le nombre d'habitations situées dans le contour de 58 dB(A) _{Lden}	moins 20 pour cent	
Le nombre de personnes fortement gênées dans le contour de 48 dB(A) _{Lden}		moins 20 pour cent
Le nombre d'habitations situées dans le contour de 48 dB(A) _{Lnight}	moins 15 pour cent	





Les indicateurs ont été formulés en unités (L_{den} et L_{night}) qui sont conformes à la directive sur le bruit dans l'environnement relative à la détermination de l'exposition au bruit. Ils sont également inscrits dans la législation et la réglementation néerlandaises. Ils indiquent la quantité de bruit sur une période de 24 heures ou sur la période nocturne respectivement pour un certain nombre de maisons ou de personnes.

Consultation

La consultation internet pour l'approche équilibrée de Schiphol était ouverte aux commentaires du 15 mars au 15 juin 2023. Les parties prenantes participant à la consultation ont été invitées à tout moment à donner leur avis sur la sélection, la composition, l'effet et l'opportunité des trois combinaisons de mesures présentées dans ce document. Les participants ont également été invités à suggérer d'autres mesures ou d'autres combinaisons de mesures susceptibles d'atteindre l'objectif en matière de bruit et d'être mises en œuvre d'ici novembre 2024.

Au total, 224 réponses ont été soumises, dont 173 ont été rendues publiques avec l'accord des répondants. Les autorités locales - municipalités et provinces -, les organisations de riverains et les organisations de protection de la nature et de l'environnement soutiennent explicitement la voie choisie, qui prévoit une amélioration significative des nuisances sonores d'ici à novembre 2024. Les compagnies aériennes - qui varient d'une compagnie à l'autre - sont plus critiques à l'égard des mesures proposées, du niveau et de la justification de l'objectif en matière de bruit et de l'échéance fixée pour atteindre l'objectif en matière de bruit. L'aéroport de Schiphol reconnaît l'urgence des problèmes liés aux nuisances sonores.

En ce qui concerne la réalisation de l'objectif en matière de bruit, il existe toutefois une différence marquée dans la préférence pour le type de mesures. Les autorités locales sont favorables aux restrictions d'exploitation. Les gouvernements non européens qui ont répondu rejettent les restrictions d'exploitation. Les organisations de protection de la nature et de l'environnement et les riverains ont une préférence explicite pour des restrictions d'exploitation plus étendues que celles prévues dans le document de consultation, certains riverains et municipalités - dans le cas de l'Europe de l'Est - étant favorables à des restrictions d'exploitation plus étendues que celles prévues dans le document de consultation. le coin sud-est de la région de Schiphol - en soulignant que même en cas de limitation du nombre de mouvements, il convient de veiller à une amélioration proportionnelle de toutes les pistes pour les riverains. Les compagnies aériennes mettent l'accent, sans exclure totalement les restrictions d'exploitation, sur des mesures alternatives

dans les domaines de la politique des sources, de l'aménagement et de la gestion de l'espace, et des procédures opérationnelles. L'aéroport de Schiphol a présenté son propre plan en 8 points.

Les réponses soumises montrent que l'objectif en matière de bruit a été examiné sous différents angles. Certaines réponses indiquent qu'il est possible et nécessaire de réduire davantage le bruit que la réduction prévue dans l'objectif de réduction du bruit.

objectif de bruit établi. Dans la plupart des cas, cela est lié au plan en 8 points de l'aéroport de Schiphol présenté dans les médias, qui met l'accent sur les mesures à prendre la nuit. En outre, il a été affirmé à plusieurs reprises que le niveau de l'objectif en matière de bruit, combiné au délai fixé, serait disproportionné et exclurait des mesures alternatives à plus long terme.

Outre les signaux susmentionnés, la consultation a également donné lieu à un certain nombre de mesures alternatives.

Incorporation des réponses à la consultation

Les mesures alternatives soumises ont été évaluées sur la base des mêmes critères de sélection que ceux appliqués aux mesures déjà proposées dans le document de consultation et utilisés tout au long de la procédure. Les mesures alternatives qui ont obtenu un score suffisant sur ces critères de sélection ont été calculées en fonction de leur capacité à atteindre l'objectif et de leur rapport coût-efficacité. Elles ont été placées sur la liste restreinte à partir de laquelle la combinaison finale de mesures a été choisie. Les mesures issues des réponses à la consultation qui ont été retenues dans la liste restreinte sont les suivantes : (1) le renouvellement de la flotte et (2) l'échange d'avions plus silencieux entre le jour et la nuit (ou l'utilisation d'avions plus silencieux pendant la période nocturne). Le fait qu'une mesure ou une suggestion potentielle ne figure pas sur la liste restreinte ne signifie pas que la mesure en question n'est pas de qualité suffisante ou qu'elle n'est pas prometteuse pour l'avenir, après la réalisation de l'objectif d'ici novembre 2024. Les réponses reçues ont permis d'approfondir la question du bruit - y compris sa formulation et sa justification - sous différents angles, d'expliquer plus en détail les méthodologies utilisées, de reconsidérer les mesures, d'en ajouter de nouvelles et, finalement, de choisir une combinaison de mesures différente de celle proposée dans le document de consultation.

Évaluation de la faisabilité des mesures Air Traffic Control

The Netherlands (LVNL) a évalué la faisabilité des mesures individuelles présélectionnées dans le document de consultation et des trois mesures sélectionnées.

Les deux critères d'évaluation utilisés étaient la sécurité de fonctionnement et l'impact sur l'organisation. Les deux critères d'évaluation utilisés étaient la sécurité de fonctionnement et l'impact sur l'organisation. L'Inspection de l'environnement humain et des transports (ILT) a réalisé une étude d'impact dans laquelle les points d'intérêt concernant la sécurité et tout impact attendu sur les niveaux de bruit ont été signalés. L'aéroport de Schiphol a commenté la faisabilité des mesures dans sa réponse au document de consultation.

Sur la base des résultats des évaluations, une réduction de l'utilisation de la piste de Buitenveldert a été rejetée comme mesure potentielle. Selon les évaluations, il n'est pas possible de réduire davantage son utilisation. En outre, les évaluations mettent en garde contre la combinaison de mesures opérationnelles, car cela augmenterait la complexité de l'opération et, par conséquent, pourrait conduire à des situations dangereuses, entre autres. Le ministère a donc décidé de ne faire que des

une mesure opérationnelle faisant partie de la combinaison de mesures choisie, à savoir la limitation de l'utilisation des pistes secondaires.

L'extension du régime de nuit (soir et matin) a également été retirée de la liste restreinte sur la base des tests de mise en œuvre. Les pics aux épaules de la nuit deviennent plus élevés et plus longs avec la mesure sous cette forme. Cette mesure, tout comme la combinaison de mesures opérationnelles, entraîne une augmentation de la complexité.

LVNL a également évalué trois mesures alternatives (1. renouvellement de la flotte, 2. utilisation d'avions plus silencieux en période nocturne et 3. interdiction des avions les plus bruyants) qui sont ressorties des réponses à la consultation et qui répondent aux critères d'inclusion dans la liste restreinte. Interdiction des avions les plus bruyants qui sont ressorties des réponses à la consultation et qui répondent aux critères d'inclusion dans la liste restreinte. LVNL indique que ces mesures sont réalisables, pour autant que certaines conditions préalables soient remplies.

Réalisation progressive de la réduction des nuisances 24 heures sur 24

Sur la base des réponses et des mesures alternatives soumises, une image nuancée est apparue concernant la mise en œuvre des mesures. Il existe un nombre limité de mesures qui contribuent à atteindre l'objectif de bruit à court terme. Les analyses effectuées avant le décret-cadre de juin 2022 indiquent qu'avec une réduction à 440 000 mouvements d'avions, la qualité du réseau est encore suffisamment préservée. Toutefois, sur la base de l'ensemble limité de mesures qui subsiste aujourd'hui, d'autres réductions de capacité nocturne et sur 24 heures seraient nécessaires pour atteindre l'objectif de bruit fixé. Une réduction de capacité qui va au-delà des 440 000 mouvements d'avions prévus. Cela n'est pas raisonnable compte tenu de la préservation de la qualité du réseau et un tel choix ne convient pas non plus au statut démissionnaire (gardien) du Cabinet.

D'autre part, il y a effectivement des mesures qui ont le potentiel d'avoir un grand effet, mais dont l'impact sur le bruit et le rapport coût-efficacité doivent encore être étudiés et qui, en outre, ne peuvent pas être mises en œuvre d'ici novembre 2024. Il s'agit par exemple du projet de fermeture nocturne de l'aéroport de Schiphol et de l'interdiction des avions bruyants.

Un autre exemple est le renouvellement de la flotte, qui a été présélectionné, mais qui, après analyse, semble avoir un effet principalement après 2024.

Tout ceci conduit à la proposition de maintenir l'objectif de bruit de moins 20 pour cent sur la période de 24 heures et de moins 15 pour cent la nuit, mais d'opter pour la réalisation d'environ 15 pour cent de cet objectif dans un premier temps (d'ici novembre 2024) et de réaliser les 5 pour cent restants sur la période de 24 heures au cours d'une phase ultérieure. En préparation de cette prochaine phase, l'effet des mesures déjà mises en œuvre sera évalué.

Le ministère estime que cette approche répondra aux intérêts des riverains et de l'industrie aéronautique. Une étape importante est franchie à court terme pour réduire les nuisances sonores tout en permettant la réalisation de propositions prometteuses qui ont été faites lors de la consultation mais qui ne peuvent pas être incluses dans la présente notification. Les détails exacts des mesures visant à atteindre l'objectif des 24 heures seront déterminés par un nouveau cabinet, conformément à la directive sur le bruit dans l'environnement.

La combinaison finale de mesures dans la notification

La combinaison de mesures choisie pour atteindre l'objectif en matière de bruit d'ici à 2024 est la suivante :

1. L'utilisation d'avions plus silencieux en période nocturne.
2. Une réduction de l'utilisation des pistes secondaires.
3. Un plafond de 28 700 mouvements de nuit.
4. Un plafond de 452 500 mouvements annuels.

Les effets de la mise en œuvre de cette combinaison de mesures sont les suivants :

Tableau S.2 Effets de la combinaison de mesures choisie

Indicateur	Résidentiel	Les personnes
------------	-------------	---------------



Nombre de maisons situées à l'intérieur du contour de 58 dB(A) _{Lden}	moins 15,9 pour cent
Nombre de personnes très gênées dans le périmètre de 48 dB(A) _{Lden}	moins 17,3 pour cent
Nombre de maisons situées à l'intérieur du contour de 48 dB(A) _{Lnight}	moins 15 pour cent
Nombre de personnes souffrant de troubles du sommeil graves dans le contour de _{nuît} de 40 dB(A)	moins 18,9 pour cent

La perspective

Il est essentiel de replacer la décision du Cabinet dans le contexte de son objectif de réduction continue des nuisances sonores et des perspectives que cela implique pour toutes les parties prenantes. Il est urgent de prendre des mesures permettant d'atteindre un niveau de base pour l'exposition maximale admissible au bruit. Par la suite, cela peut laisser de la place à la croissance dans le secteur de l'aviation grâce à des innovations et à des mesures qui réduisent encore les effets négatifs de l'aviation, au bénéfice de la zone locale et du secteur de l'aviation. Ce principe devrait être précisé dans un futur système de normes. Outre le nouveau système de normes pour le bruit des avions, des travaux sont également en cours sur un plafond de CO₂ et des études sont en cours pour une normalisation concernant d'autres émissions.

Note sur le statut démissionnaire du Cabinet

Le cabinet néerlandais a actuellement un statut de démissionnaire. La notification de ces mesures ne va pas à l'encontre de ce statut. Dans l'intérêt des riverains, le cabinet estime qu'il est important de réduire les nuisances sonores à court terme et donc de procéder à cette notification. Il est tout aussi important de clarifier la situation pour le secteur de l'aviation. Après examen par la Commission européenne, il appartient au nouveau cabinet de prendre une décision finale sur la mise en œuvre de l'ensemble des mesures qui lui sont soumises.

1

Contexte politique

Introduction

L'aéroport de Schiphol joue un rôle clé dans la connexion des Pays-Bas au reste du monde et constitue donc une pierre angulaire de l'économie néerlandaise. Cependant, l'impact de l'aéroport sur l'environnement, la santé publique et la qualité de vie à proximité de l'aéroport de Schiphol est également important - un impact qui s'est accru à un point tel que le gouvernement estime qu'une intervention est nécessaire. Il s'agit notamment des nuisances sonores, qui font l'objet du présent document de consultation, mais aussi, par exemple, des émissions de CO₂, d'oxydes d'azote et de particules. Ces différents aspects ne peuvent être considérés isolément. Le Cabinet veut développer un nouveau système avec des normes pour l'exposition au bruit et les émissions de poussières. Ces normes remplaceront les nombres fixes de mouvements aériens par an. L'élaboration d'un tel système, qui se fera en collaboration avec les parties prenantes, prendra toutefois du temps. Des mesures à court terme sont donc nécessaires en guise de précurseurs. Le plafonnement de l'exposition au bruit est l'une des priorités pour améliorer la qualité de l'environnement et restaurer la confiance des riverains dans le gouvernement et les institutions pour garantir cette qualité environnementale.

Le Cabinet veut s'assurer que la tendance à la hausse des nuisances sonores se transforme en une tendance permanente à la baisse : "Bending the curve in noise abatement" (infléchir la courbe de la lutte contre le bruit). Cet objectif est décrit dans la suite du présent document, y

compris le positionnement de la question du bruit dans un contexte social plus large et son caractère urgent.

Ensuite, la décision prise par le Conseil des ministres le 24 juin 2022 sera expliquée.

L'élaboration de la décision du Cabinet en un objectif concret en matière de bruit et en mesures rentables pour l'atteindre se trouve dans d'autres chapitres, à savoir les chapitres 5 à 8.

1.1 Le contexte social et l'urgence de trouver des solutions

Défis sociaux et prospérité générale

Les Pays-Bas, avec une moyenne de 519 habitants au kilomètre carré, sont confrontés à plusieurs défis sociaux majeurs, notamment en ce qui concerne l'environnement et la santé, le climat, les infrastructures, la construction de logements et la transition énergétique. Les effets sont particulièrement marqués dans la région de l'aéroport de Schiphol et l'aviation a des effets négatifs relativement importants sur la santé, la nature et l'environnement. Les défis nationaux pertinents sont la réduction des effets négatifs de l'aviation sur le cadre de vie, l'amélioration de la durabilité des entreprises locales et de l'industrie aéronautique, les transitions dans l'agriculture, le renforcement du réseau énergétique (nécessaire notamment pour réduire l'utilisation des combustibles fossiles), la construction d'un grand nombre de nouveaux logements et l'amélioration de l'habitabilité, de la protection de la nature et de la restauration de l'environnement. Tous ces défis sont étroitement liés et

influencer la qualité de vie dans les environs de l'aéroport. La politique doit se fonder sur la prise en compte de tous les intérêts publics et de tous les défis sociaux auxquels nous sommes confrontés dans la région de Schiphol et au-delà. Ces tâches ne peuvent être abordées isolément et un système de normes pour l'exposition au bruit et les émissions devra finalement être mis en place. Toutefois, l'urgence à court terme exige déjà que des mesures soient prises pour rétablir l'équilibre autour de Schiphol.

La présente notification porte sur les mesures visant à réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport de Schiphol. La procédure d'approche équilibrée comprend des règles concernant, entre autres, le calcul du bruit et le rapport coût-efficacité des mesures. L'exposition au bruit est calculée conformément à la modélisation du Doc29 et les coûts par rapport aux avantages de chaque mesure sont calculés. Les choix sont donc basés sur des études coût-efficacité conformément à la procédure prescrite de l'approche équilibrée, et les restrictions d'exploitation sont le dernier recours. Conformément au défi social décrit ci-dessus, il est important de ne pas perdre de vue le contexte plus large et la nécessité des mesures. Les modèles de calcul conduisent parfois à une sous-estimation de l'impact du bruit sur les riverains concernés. Le calcul de l'exposition au bruit sur la base des seuls critères Doc29 et coût-efficacité - pourtant nécessaires à l'analyse et à la comparaison des mesures - ne tient pas compte de l'ensemble de l'expérience des nuisances ni des nouvelles idées et valeurs en matière de prospérité et de bien-être qui se développent. Après tout, réaliser ce que l'on appelle la prospérité élargie¹ nécessite la prise en compte simultanée d'objectifs économiques et d'objectifs sociaux et culturels, du cadre de vie et de la démocratie. Ce principe est exprimé, entre autres, dans les objectifs de développement durable (ODD) établis par les États membres des Nations unies pour la période 2015-2030 et adoptés par l'Union européenne. Comme d'autres pays, les Pays-Bas rendent compte aux Nations unies des progrès accomplis, voir le site web SDG Nederland. La commission temporaire du Parlement sur le concept de prospérité élargie a déjà conclu en 2016 dans son rapport "Welvaart in kaart"² qu'il était nécessaire d'accorder une attention plus structurée à la prospérité élargie dans le débat politique et social. Le comité a alors recommandé que le CBS élabore un "Moniteur de la prospérité élargie" annuel. Ce moniteur devrait s'aligner sur le consensus international croissant concernant les normes de mesure de la prospérité générale. En 2021, l'Agence néerlandaise d'évaluation environnementale a publié un rapport sur la prospérité au sens large.

¹ Voir, par exemple, Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein (Indicateurs pour une prospérité générale dans le domaine de la mobilité), une étude TNO, décembre 2021.

² Conclusie en debat | Tweede Kamer der Staten-Generaal (Conclusion et débat | Chambre des représentants des Pays-Bas)

sur la prospérité et la ^{mobilité} au sens large³. Ce rapport indique que la mobilité contribue de manière importante à la prospérité générale des citoyens. Elle leur permet d'accéder à des emplois, à des services et à des contacts sociaux, et peut contribuer positivement à leur santé physique et mentale. Cependant, la mobilité peut également réduire la prospérité générale, par exemple en causant des nuisances sonores, une pollution environnementale, un changement climatique et un manque de sécurité (routière). Ces aspects ne sont pas (encore) inclus dans le cadre législatif européen actuel prescrivant l'approche équilibrée, mais constituent néanmoins un facteur important dans le processus décisionnel concernant la politique à mettre en œuvre pour améliorer le cadre de vie et la santé des personnes vivant à proximité de l'aéroport de Schiphol, ainsi que l'environnement dans son ensemble.

Urgence

Le cabinet souhaite réduire l'impact négatif de l'aéroport de Schiphol sur les personnes, l'environnement et la nature. Il est nécessaire de trouver un nouvel équilibre entre la qualité des connexions des Pays-Bas avec le reste du monde d'une part, un aspect où l'aéroport de Schiphol joue un rôle clé, et les effets de l'aéroport sur la nature, la santé publique, l'habitabilité et l'environnement d'autre part. Dans ce contexte, il convient également de noter que l'aéroport de Schiphol ne dispose pas encore d'un permis de protection de la ^{nature}⁴ et que la position juridique des résidents locaux doit être renforcée.

Le nombre de mouvements d'avions à destination et en provenance de Schiphol a augmenté jusqu'à un maximum de 500 000 en 2016 et est resté inchangé jusqu'au début de la pandémie de grippe aviaire. Ce nombre maximum a été convenu entre les résidents locaux et l'industrie aéronautique lors du forum dit Alderstafel, mais n'a jamais été légalement contraignant dans le ^{décret} sur le trafic de l'aéroport de Schiphol⁵. Malgré l'utilisation d'avions de plus en plus silencieux en moyenne et d'autres mesures qui ont été et sont prises pour réduire autant que possible les nuisances sonores, celles-ci ont continué d'augmenter. L'Organisation mondiale de la santé (OMS)⁶, et par conséquent l'Institut national de la santé publique et l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail (ESA), ont constaté une augmentation des nuisances sonores.

³ Brede welvaart en mobiliteit | PBL Planbureau voor de Leefomgeving (Grande prospérité et mobilité | PBL Agence néerlandaise d'évaluation environnementale)

⁴ Schiphol doit avoir un permis de protection de la nature. Cela découle des différentes réglementations européennes et nationales basées sur les directives européennes "Oiseaux" et "Habitats" et sur la loi néerlandaise relative à la protection de la nature. La demande de permis de protection de la nature de l'aéroport est en cours et distincte de la présente consultation.

⁵ Le forum Alderstafel était une structure consultative au sein de laquelle les parties prenantes concluaient des accords entre elles concernant notamment la croissance de Schiphol et les conditions de celle-ci (voir chapitre 2).

⁶ Bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé pour l'Europe, Environmental noise guidelines for the European region. 2018, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe : Copenhague, Danemark.

Le Ministère de l'Environnement (RIVM) et l'Organisation Régionale d'Assistance Médicale (GGD GHOR) soulignent les effets négatifs sur la santé des nuisances sonores et des troubles du sommeil. C'est pourquoi le Cabinet a déjà indiqué dans la note aérospatiale que l'exposition au bruit et donc les nuisances doivent être réduites au bénéfice de la santé des riverains et de l'amélioration de la qualité du cadre de vie.

L'attention portée à la réduction de l'exposition au bruit - dans le cadre d'une collaboration et d'un dialogue intensifs entre toutes les parties prenantes - existe depuis longtemps. De nombreuses initiatives ont été prises, qui peuvent être classées dans les trois catégories de mesures - respectivement (1) Réduction du bruit des avions à la source, (2) Aménagement et gestion de l'espace et (3) Procédures d'exploitation - à examiner sur la base de l'approche équilibrée avant de passer au point (4) Restrictions d'exploitation. Les initiatives qui ont été prises et une série d'initiatives qui doivent encore être prises sont décrites au chapitre 3. Toutefois, l'impact positif de ces mesures réalisées et les effets attendus des initiatives encore à réaliser sont insuffisants. Il faut faire davantage pour obtenir une amélioration significative à court terme et assurer une réduction continue des nuisances sonores à plus long terme.

1.2 D'une tendance à la hausse à une tendance à la baisse des nuisances sonores

Décision du Cabinet du 24 juin 2022

Le document-cadre de ^{Schiphol} du 24 juin 2022 définit une approche que le cabinet néerlandais élaborera et mettra en œuvre dans les années à venir. Dans le cadre du règlement CE n° 598/2014 (connu sous le nom de "directive sur le bruit dans l'environnement"), le présent document de consultation ne traite que des objectifs politiques liés au bruit et des restrictions d'exploitation pour l'aéroport résultant de l'introduction de ce que l'on appelle un "plafond de bruit", y compris les mesures requises à cette fin. En lisant l'élaboration des mesures relatives au bruit dans le présent document de notification, il est toutefois important de comprendre qu'elles font partie d'une considération plus large. La décision de plafonner les effets environnementaux de Schiphol - dont les nuisances sonores font partie - est une étape importante vers la réalisation d'un équilibre dans les tâches sociales plus vastes centrées autour de Schiphol. Le choix final des mesures visant à réduire les incidences sur l'environnement repose sur cet équilibre entre les intérêts publics au sens large. La décision du cabinet néerlandais comprend donc une évaluation de ce qui est proportionné. Le maintien de la connectivité internationale de l'aéroport

en fait partie. Le cabinet s'appuie sur une étude qu'il a commandée sur la connectivité internationale. Cette analyse montre qu'à l'intérieur d'une fourchette d'environ

Si le nombre de mouvements d'avions est compris entre 400 000 et 440 000, l'accessibilité adéquate des Pays-Bas est garantie et un réseau central de destinations stratégiques peut rester intact. Dans le même temps, on peut s'attendre à ce que les principales destinations des Pays-Bas restent dans le réseau. L'exploitation du hub peut donc rester en place. L'étude a été incluse dans les annexes du document d'orientation de Schiphol.

La réduction de l'exposition au bruit a été traduite en un objectif de bruit et en mesures pour atteindre cet objectif.

Avant le choix final de la combinaison de mesures, les mesures individuelles présélectionnées ont fait l'objet d'une évaluation de leur rapport coût-efficacité les unes par rapport aux autres. C'est sur la base de ce rapport coût-efficacité que la combinaison de mesures a été élaborée. La limitation de la capacité de l'aéroport est un élément inévitable des mesures choisies.

Mise en œuvre de la décision du Cabinet du 24 juin 2022

Le Cabinet a l'intention de travailler à la mise en œuvre de la décision de juin 2022 en trois étapes. Le premier volet consiste à mettre fin à ce que l'on appelle "l'application anticipée". Depuis 2010, les vols sont basés sur un système d'utilisation strictement préférentielle des pistes en prévision du nouveau système de normes et d'application pour Schiphol (NNHS). Dans l'attente d'un nouveau décret sur le trafic de

l'aéroport de Schiphol (LVB), il n'y a plus eu d'application depuis 2015 du système légal applicable de limites d'exposition au bruit avec des points d'application. Par conséquent, les résidents locaux ne peuvent pas faire appel aux normes de bruit qui sont établies par la loi et appliquées. En raison de la longue période de non-application et à la suite d'un signal de l'Inspection de l'environnement humain et des transports (ILT), le Cabinet a décidé de mettre fin à l'application anticipée à partir du 31 mars 2024 afin de rétablir le statut juridique des résidents locaux, en combinaison avec l'entrée en vigueur d'un règlement ministériel visant à préserver autant que possible l'utilisation préférentielle stricte des pistes d'atterrissage. L'intention antérieure de mettre fin à l'exécution anticipée à la fin du mois d'octobre 2023 s'est avérée impossible, en raison d'une procédure en référé engagée par plusieurs parties du secteur de l'aviation. Le jugement de la cour d'injonction préliminaire dans la procédure de référé, qui interdisait à l'État de mettre fin à l'application anticipée, a été annulé en appel par la cour d'appel d'Amsterdam et les demandes des compagnies aériennes ont été rejetées. Par conséquent, l'exécution anticipée peut encore être arrêtée à partir du 31 mars 2024, conjointement avec l'adoption du règlement ministériel. Les parties du secteur de l'aviation ont annoncé leur intention de faire appel du jugement. Toutefois, cette procédure d'appel n'a pas d'effet suspensif.

⁷ Hoofdlijnenbrief Schiphol (Lettre d'orientation de Schiphol).

La deuxième voie consiste à introduire des mesures qui garantissent une réduction des nuisances sonores. La procédure d'approche équilibrée, qui comprend la présente notification, met l'accent sur la réduction des nuisances sonores dans ce deuxième volet.

Vient ensuite le troisième volet, qui introduit de nouveaux systèmes permettant de cibler les réductions des incidences sur l'environnement, telles que le bruit et les émissions.

Ensemble, ces trois voies transformeront la tendance à la hausse des effets externes négatifs, y compris les nuisances sonores, en une tendance à la baisse. Le nouveau système de normes - la troisième voie - est une condition préalable à la réduction continue souhaitée des effets négatifs sur l'environnement à long terme.

Nécessité de la procédure d'approche

équilibrée Ce qui précède indique que les mesures réalisées à ce jour - en coopération intensive avec l'industrie aéronautique et d'autres parties prenantes, voir également le chapitre 3 - dans les catégories prioritaires de l'approche équilibrée ont produit trop peu pour réduire de manière significative les nuisances. Le lancement d'une procédure d'approche équilibrée n'est pas le début de l'alignement et de l'exploration des mesures, mais a été initié par l'évaluation qu'une certaine forme de restriction d'exploitation est inévitable. Ce constat a été formulé dans le document d'orientation de Schiphol et il est important ici de prendre conscience de l'interdépendance avec l'amélioration de la qualité du cadre de vie dans son ensemble, la restauration de la confiance des résidents locaux et l'équilibre de tous les intérêts sociaux.

Une perspective pour toutes les parties prenantes

Il est essentiel de replacer la décision du Cabinet dans le contexte de son objectif de réduction continue des nuisances sonores et des perspectives que cela implique pour toutes les parties prenantes. Il est urgent de prendre des mesures qui permettront d'atteindre un niveau de base d'exposition maximale au bruit. Par la suite, cela pourra éventuellement laisser de la place à la croissance dans le secteur de l'aviation grâce à des innovations et à des mesures qui réduiront davantage les impacts négatifs de l'aviation, ce qui profitera à la région locale et au secteur de l'aviation. Ce principe devrait être développé dans un futur système de normes. Outre le nouveau système de normes pour le bruit des avions, des travaux sont également en cours sur un plafond de CO₂ et des études sont en cours pour une normalisation concernant d'autres émissions.

2

Schiphol : une introduction

En guise d'introduction, voici un bref aperçu de l'aéroport, des caractéristiques de l'utilisation des pistes de Schiphol et des réglementations en vigueur en matière de bruit.

2.1 Développement de l'aéroport

Au fil du temps, Schiphol est devenu l'un des plus grands hubs européens. Un hub est un aéroport où les passagers sont acheminés depuis d'autres aéroports (les spokes) pour changer de vol. Le modèle de la plaque tournante explique pourquoi Schiphol a beaucoup plus de liaisons directes avec des destinations continentales et intercontinentales que ce que l'on pourrait attendre compte tenu de la taille du marché intérieur néerlandais.

Croissance des mouvements aériens

Le nombre de mouvements de vol à Schiphol pour le trafic commercial a augmenté régulièrement au cours des quinze dernières années, avec les fluctuations inévitables (par exemple causées par la crise économique de 2008-2010), passant d'environ 410 000 mouvements en 2000 à près de 450 000 mouvements en 2015 et à près de 500 000 mouvements de vol au cours de la dernière année pré-covidique 2019.

Les chiffres qui caractérisent Schiphol Le fait que Schiphol soit un aéroport pivot par excellence se reflète dans le nombre de destinations. Il y a des vols directs

des liaisons vers plus de 300 destinations (313 en 2022, y compris 129 intercontinentale).

Il y a eu 52,5 millions de passagers en 2022, dont 37 % ont pris un autre vol à Schiphol. Le nombre de mouvements d'avions en 2022 était proche de 400 000, soit une baisse de 20 % par rapport aux 500 000 mouvements enregistrés en 2019, l'année précédant l'arrivée de Covid.

Schiphol a traité 1,44 million de tonnes de fret en 2022, soit une baisse de 9 % par rapport à 2019 (1,57 million de tonnes). Il y a eu 18 340 vols de fret complets, soit une augmentation de 30 % par rapport à 2019 (14 156 vols de fret).

Les prévisions d'utilisation pour 2023 tablent sur un nombre de mouvements d'avions compris entre 432 000 (limite inférieure du scénario dit " bas ") et 487 000 (limite supérieure du scénario dit " haut "). Le scénario (maximal) de 487 000 mouvements d'avions comprend 31 300 mouvements d'avions la nuit.

⁸Source : Site web de l'aéroport de Schiphol



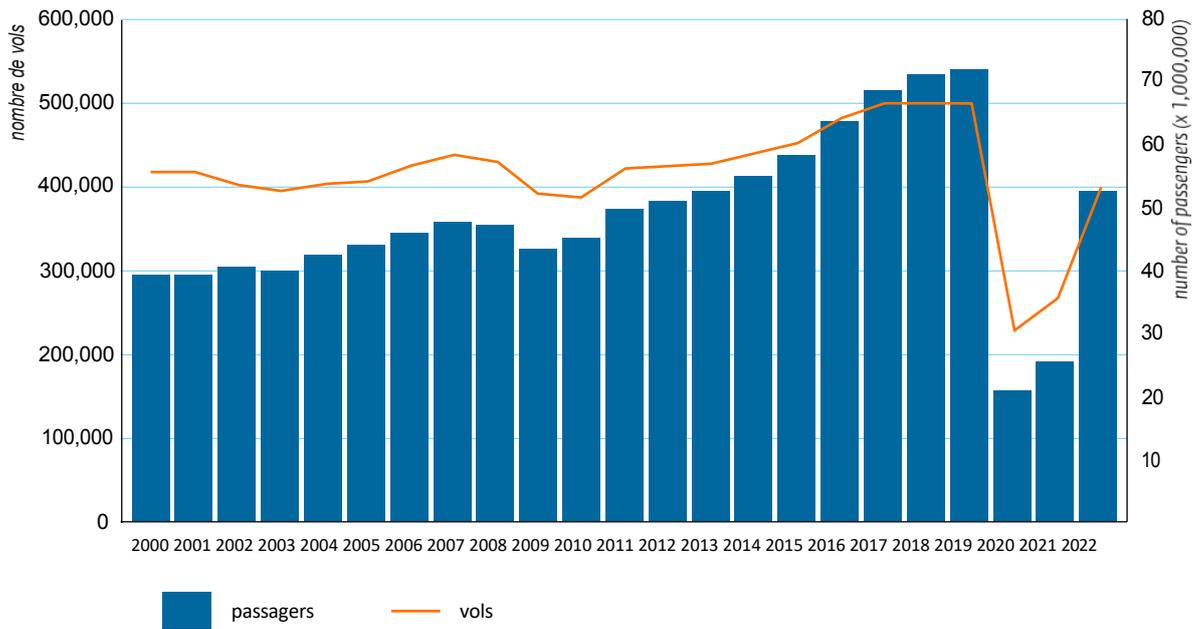


Figure 2.1 Nombre de vols et de passagers, source Bureau central des statistiques (CBS)

2.2 Impact de l'utilisation des pistes sur le bruit

Utilisation préférentielle des pistes

Schiphol dispose au total de six pistes : Kaagbaan, Polder, Zwanenburg, Aalsmeer, Buitenveldert et East Runway. La piste Est est principalement utilisée pour les petits avions. La réservation d'un terrain destiné à la piste parallèle Kaagbaan a été levée en juin 2023. Cette piste supplémentaire ne sera pas construite.

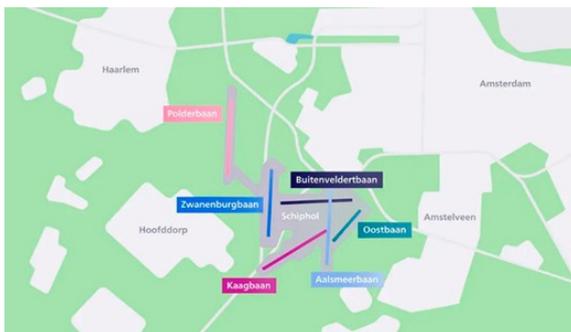


Figure 2.2 Système de pistes de Schiphol

Source : Aéroport de Schiphol

L'utilisation des pistes est réglementée par un système connu sous le nom d'"utilisation préférentielle des pistes". Les vents, la base des nuages et les restrictions de visibilité peuvent rendre nécessaire l'utilisation de différentes combinaisons de pistes en permanence, en fonction des conditions. Un facteur important est la prévention d'une exposition unilatérale et disproportionnée aux nuisances sonores dans une zone limitée. Le choix des combinaisons de pistes à utiliser

s'effectue selon ce que l'on appelle l'"ordre de préférence", visant à utiliser les pistes qui causent le moins de nuisances sonores. Il s'agit d'utiliser les pistes qui causent le moins de nuisances sonores.



Ce concept est appelé "utilisation préférentielle des pistes". En termes de nuisances sonores, les pistes Kaagbaan et Polder sont considérées comme préférentielles. Il y a toujours au moins deux pistes en service, l'une pour le décollage et l'autre pour l'atterrissage. Aux heures de (double) pointe, trois ou quatre pistes peuvent être utilisées. La nuit, seules les pistes Polder et Kaagbaan peuvent être utilisées.

Le système actuellement applicable avec les points d'application et les normes de bruit

Le système de nuisances sonores actuellement applicable à l'aéroport de Schiphol est basé sur des valeurs seuils pour l'exposition au bruit à ce que l'on appelle les "points d'application". Autour de l'aéroport, il existe deux types de points d'application : 35 points pour toute la journée (24 heures) et 25 pour la période nocturne.

Chaque point d'application a une valeur limite qui ne doit pas être dépassée au cours de l'année d'exploitation. Dans la pratique, l'utilisation réelle des pistes s'écarte des prévisions. En conséquence, les niveaux d'exposition au bruit se répartissent différemment dans la zone environnante par rapport aux prévisions. C'est pourquoi des règles d'utilisation des pistes ont été formulées en 2010. Des règles garantissant une "utilisation préférentielle stricte des pistes" ont été mises en œuvre par le contrôle du trafic aérien et les aéroports depuis lors. Ces règles font partie du nouveau système de normes et d'application ^(NNHS⁹).

⁹Voir Milieueffectrapportage (EIA) Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS).

3

Nuisances sonores à Schiphol au fil du temps

Introduction

Les nuisances sonores sont un problème majeur lié à la croissance de l'aéroport de Schiphol depuis les années 1960. Depuis lors, il s'agit de trouver un équilibre entre la croissance et le développement de Schiphol, d'une part, et l'amélioration de la qualité du cadre de vie et l'augmentation des possibilités d'utilisation de l'espace autour de Schiphol, d'autre part.

La réduction des nuisances sonores a fait l'objet de nombreuses consultations, recherches, expérimentations et mises en œuvre. Ce chapitre traite des sujets suivants

- les structures consultatives au sein desquelles les parties prenantes se réunissent.
- le cadre juridique couvrant les nuisances sonores.
- une description des types de mesures mises en place.
- la conclusion que l'exposition au bruit et les nuisances sonores augmentent malgré toutes les mesures prises.

3.1 Structures consultatives

Pour rendre possible l'exercice d'équilibre évoqué dans l'introduction, il existe depuis les années 1990 diverses structures consultatives au sein desquelles les parties prenantes sont représentées. Au départ, la Commission de lutte contre le bruit de Schiphol a été créée sous la direction et la responsabilité du ministère de

l'infrastructure et de la gestion de l'eau. En 2003,

Ce comité a été inclus dans la loi néerlandaise sur l'aviation en tant que comité consultatif régional de l'aéroport de Schiphol (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol, ci-après dénommé "CROS"). Le CROS est composé de délégations - souvent multiples - du secteur de l'aviation (aéroport de Schiphol, contrôle du trafic aérien des Pays-Bas, KLM, Transavia et Martinair), des autorités locales (trois provinces et un État membre) et de l'Union européenne (un État membre).
33 municipalités) et des représentants des résidents.

En 2006, une nouvelle structure consultative a été établie à côté du CROS, connue sous le nom d'Alderstafel. Elle se compose de l'aéroport de Schiphol, du contrôle du trafic aérien des Pays-Bas, de KLM, d'autres compagnies aériennes (par l'intermédiaire de ^{BARIN¹⁰}), de la région administrative de Schiphol (BRS, provinces et municipalités coopérantes), de représentants des organisations de résidents du CROS et de plateformes de résidents locaux unis, ainsi que du ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau. L'objectif du forum Alderstafel est de fournir au gouvernement des conseils fondés sur l'utilisation de Schiphol dans la mesure où elle affecte la zone environnante, notamment en ce qui concerne la croissance de Schiphol et les conditions dans lesquelles elle peut avoir lieu.

¹⁰ Le Board of Airline Representatives In the Netherlands (Conseil des représentants des compagnies aériennes aux Pays-Bas), l'association professionnelle des compagnies aériennes exerçant leurs activités aux Pays-Bas.

En 2015, l'Alderstafel et le CROS ont fusionné pour devenir le Conseil environnemental de Schiphol (Omgevingsraad Schiphol, ORS). Outre les membres de l'ancien CROS et de l'Alderstafel, les employeurs (Confédération de l'industrie et des employeurs néerlandais, VNO-NCW) et la Fédération environnementale de Hollande du Nord ont également adhéré à l'ORS.

En 2019, M. Alders (le président) a indiqué dans ses recommandations finales au ministre de l'infrastructure et de la gestion de l'eau qu'il n'y avait plus de soutien dans la région environnante pour la poursuite de la croissance de Schiphol et que, par conséquent, il n'était plus possible de fournir des recommandations avec un tel soutien. Son successeur, M. van Geel a conclu en 2020 que l'ORS ne fonctionnait plus comme prévu, que le modèle néerlandais des polders ne fonctionnait plus et qu'une nouvelle structure consultative et de nouvelles formes de participation publique étaient nécessaires. Cette conclusion a été confirmée par la décision de la BRS d'annuler son adhésion à l'ORS à partir du 01/01/2022. Le 1er juillet 2023, le Conseil social de Schiphol (MRS) a été mis en place pour succéder à l'ORS. Outre les sièges des organisations de résidents, le MRS compte des sièges pour des organisations représentant un large éventail d'intérêts sociaux ainsi que des instituts de connaissance. L'industrie aéronautique, le BRS et le ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau n'ont plus de sièges officiels mais participeront en tant que partenaires de dialogue.

3.2 Les nuisances sonores et le cadre juridique

Le cadre juridique applicable à Schiphol est le décret modifié sur le trafic de l'aéroport de Schiphol (LVB) du 18 septembre ²⁰⁰⁸¹¹. Ce LVB a été mis à jour par des décrets d'amendement du 22 février ²⁰¹⁰¹² (trajectoires d'approche et de départ modifiées et valeurs limites modifiées), 24 juillet ²⁰¹⁰¹³ (trajectoires d'approche et de départ modifiées), 11 août ²⁰¹²¹⁴

¹¹ Décret du 18 septembre 2008 modifiant le décret relatif au trafic de l'aéroport de Schiphol en vue d'une meilleure utilisation de l'espace environnemental et d'une modification des trajectoires de vol de départ vers l'est à partir de la piste de Zwanenburg (Bulletin des lois et décrets 2008, 390).

¹² Arrêté du 22 février 2010 modifiant l'arrêté relatif au trafic de l'aéroport de Schiphol dans le cadre de la modification de diverses trajectoires de vol au départ de la piste Schiphol East, de la piste Polder, de la piste Kaagbaan et de la piste Buitenveldert (Bulletin des lois et décrets 2010, 125).

¹³ Arrêté du 24 juillet 2010 modifiant l'arrêté relatif au trafic de l'aéroport de Schiphol en ce qui concerne la modification des trajectoires de vol au départ de la piste Schiphol East, de la piste Polder, de la piste Kaagbaan, de la piste Zwanenburg, de la piste Aalsmeer et de la piste Buitenveldert (Bulletin des lois et décrets 2010, 329)

¹⁴ Décret du 11 août 2012 modifiant le décret relatif au trafic de l'aéroport de Schiphol en ce qui concerne l'offre de la possibilité de prolonger la période des procédures d'approche et de départ nocturnes (Bulletin des lois et décrets 2012, 382).

(extension de la période nocturne),²⁰¹⁶¹⁵ (avancement de la période nocturne) et ²⁰¹⁸¹⁶ (imposition d'un plafond de 32 000 vols de nuit). Les aspects abordés par le LVB comprennent la fixation de limites d'exposition au bruit par le biais de points d'application fixes pour la période nocturne et les périodes de 24 heures. En outre, le principe dit "d'équivalence" s'applique, en vertu duquel le LVB met en œuvre l'article 8.17 de la loi sur l'aviation : dans l'ensemble, le niveau de protection offert par le nouveau LVB doit être équivalent ou supérieur à celui de l'arrêté précédent. Les changements prévus dans les arrêtés de 2010, 2012 et 2016 ont été étudiés au préalable par le biais de ce que l'on appelle des "dispositions expérimentales temporaires". Toutes les décisions ont reçu des recommandations positives de l'Alderstafel ou de l'ORS.

La loi néerlandaise sur l'aviation et les réglementations sur le bruit dans l'environnement de l'aviation mettent en œuvre la directive européenne sur le bruit dans l'environnement. Une carte du bruit est établie tous les cinq ans et indique le nombre de maisons, d'autres bâtiments sensibles au bruit et de zones sensibles au bruit exposés à un certain niveau de bruit. Un plan d'action contre le bruit est établi tous les cinq ans et comprend un seuil prévu pour le bruit des avions (exprimé en niveaux d'exposition au bruit L_{den} et L_{night}). Le plan d'action indique les mesures envisagées ou en cours de mise en œuvre pour prévenir ou inverser les cas de dépassement du seuil prévu.

En cas d'évolution significative, un plan d'action peut être adapté. Dans ce contexte, la loi sur l'aviation - et la directive de l'UE sur le bruit dans l'environnement - parle de reconsidérer et, si nécessaire, d'adapter un plan d'action. La nouvelle situation en matière de bruit et le problème de bruit qui en résulte, l'objectif en matière de bruit et la mise en œuvre de la procédure d'approche équilibrée constituent un développement important. Le plan d'action est complété par le dernier objectif de bruit poursuivi par le Cabinet à proximité de l'aéroport de Schiphol. Ainsi, le problème du bruit et les objectifs en matière de bruit qui sont au cœur de la procédure d'approche équilibrée sont également exposés dans le plan d'action de Schiphol 2018-2023.

¹⁵ Décret du 4 juillet 2016 modifiant le décret relatif au trafic de l'aéroport de Schiphol en ce qui concerne l'offre de la possibilité d'avancer et de prolonger la période des procédures d'approche et de départ nocturnes (Bulletin des lois et décrets 2016, 280).

¹⁶ Arrêté du 19 septembre 2018 modifiant l'arrêté relatif au trafic de l'aéroport de Schiphol en ce qui concerne la détermination d'un nombre maximal de vols de nuit à l'aéroport de Schiphol et modifiant l'arrêté relatif à la compétence en matière d'aviation en ce qui concerne l'application différée des exigences relatives à la certification des planeurs, des ballons et de l'aviation de loisir dans l'arrêté de l'UE 1178/2011 (Bulletin des lois et décrets 2018, 366).

Cet amendement a été soumis pour avis parallèlement à la consultation sur l'approche équilibrée. Les parties intéressées ont eu la possibilité de soumettre des avis sur le complément au plan d'action de Schiphol 2018-2023 du 16 mai 2023 au 26 juin 2023. Les avis soumis qui concernent de manière substantielle la procédure actuelle d'approche équilibrée sont traités dans le présent document de notification.

Des travaux sont également en cours sur un nouveau plan d'action de Schiphol pour la prochaine période de cinq ans. Le nouveau plan d'action de Schiphol sera adopté au plus tard le 18 juillet 2024. Bien que l'actuel plan d'action de Schiphol ait été initialement valable jusqu'à la mi-2023, cela a changé en raison d'une modification de la directive de l'UE sur le bruit environnemental. Cette directive sur le bruit environnemental a été modifiée pour repousser d'un an la date du cycle quinquennal d'examen et de révision des plans d'action. Conformément à l'amendement susmentionné de la directive de l'UE, la date figurant dans le projet de loi modifiant la loi sur l'aviation (Documents parlementaires II 2021-2022, 36 168, nos 1-3) a été fixée à la fin de l'année du 18 juillet 2023 au 18 juillet 2024 au plus tard.

3.3 Mesures mises en œuvre ou proposées

Un grand nombre de mesures ont été prises depuis 2006 pour réduire les nuisances sonores à proximité de Schiphol. Ces mesures découlent en grande partie des recommandations de l'Alderstafel et de l'ORS ; elles ont ensuite été détaillées dans la Convention sur la limitation des nuisances et le développement de Schiphol à moyen terme¹⁷. Pour un aperçu complet des mesures mises en œuvre, voir le plan d'action sur le bruit environnemental de Schiphol²⁰⁰⁸⁻²⁰¹³¹⁸, le plan d'action sur le bruit environnemental de Schiphol²⁰¹³⁻²⁰¹⁸¹⁹ et le plan d'action de Schiphol²⁰¹⁸⁻²⁰²³²⁰.

À la demande²¹ du ministre de l'infrastructure et de la gestion de l'eau en mars 2021, l'aéroport de Schiphol (en collaboration avec d'autres parties du secteur de l'aviation) a élaboré un plan supplémentaire de réduction des nuisances sonores, le Schiphol Noise Nuisance Reduction Implementation Plan (plan de mise en œuvre de la réduction des nuisances sonores de Schiphol). Ce plan est un ensemble de 43 mesures et études portant sur l'utilisation des pistes, les types d'avions, le bruit au sol, les trajectoires et procédures de vol pour les vols de jour et de nuit. Ce plan de réduction des nuisances vise à abaisser le niveau de nuisance perçue, indépendamment du nombre de mouvements d'aéronefs, et doit donc être considéré dans ce contexte. Voir <https://>

minderhinderschiphol.nl/. Vue d'ensemble des projets en cours - et

¹⁷ Annexe au document parlementaire 29665, n° 115

¹⁸ Plan d'action de Schiphol contre le bruit ambiant 2008-2013

¹⁹ Actieplan omgevingslawaaai Schiphol 2013-2018

²⁰ Actieplan Schiphol 2018-2023

²¹ Document parlementaire 31936, n° 646

Les mesures partiellement ou totalement réalisées peuvent être consultées dans la fiche d'information "Samen op weg naar minder hinder, update juni 2023".

Conformément à la directive sur le bruit dans l'environnement, les mesures peuvent être classées en fonction de leur objectif :

1. Sources de bruit.
2. Aménagement du territoire et gestion de l'espace.
3. Opérations et/ou procédures.
4. Limitation de l'exploitation commerciale.

Une description de chaque type de mesure est donnée ci-dessous, ainsi que quelques illustrations de ces mesures telles qu'elles ont été mises en œuvre depuis 2006. Pour un aperçu complet des mesures, veuillez vous référer aux plans d'action (voir les notes de bas de page) et au site web mentionné ci-dessus, <https://minderhinderschiphol.nl>.

Mesures à la source

Les mesures à la source se concentrent sur l'atténuation des émissions sonores des moteurs d'avion et sont de nature générique. Ces mesures ont un effet sur l'environnement dans son ensemble. Le renouvellement de la flotte est une mesure à la source qui consiste à remplacer les anciens types d'avions par des modèles plus récents et plus silencieux, ce qui réduit l'exposition globale au bruit. Les mesures à la source mises en œuvre par Schiphol comprennent l'augmentation des redevances de décollage et d'atterrissage pour les avions pendant la période nocturne de Schiphol - pour laquelle la redevance peut atteindre plus de 300 % de celle de la période diurne - et une augmentation de la redevance pour les avions les plus bruyants, qui peut aller jusqu'à 1,5 million d'euros. 500 % de plus que la redevance pour l'avion le plus silencieux.

Mesures d'aménagement et de gestion de l'espace Le programme d'isolation acoustique de Schiphol (PROGIS) a permis d'isoler acoustiquement les bâtiments sensibles au bruit - maisons, écoles et centres de soins - situés à proximité de Schiphol. Dans le cadre des programmes GIS-1, 2 et 3, dont le dernier s'est achevé en 2012, quelque 13 000 locaux ont été isolés pour un coût d'environ 577 millions d'euros²². Afin de réduire davantage les nuisances sonores, le Cabinet a annoncé un nouveau programme d'isolation, faisant suite à une lettre parlementaire du 10 décembre ²⁰²¹²³. La consultation sur internet relative à la proposition de règlement sur l'isolation acoustique pour Schiphol 2023 s'est achevée le 5 février 2023.

Il existe également la Stichting Leefomgeving Schiphol (Fondation pour le cadre de vie de Schiphol), dans laquelle la province de Noord-Holland, l'aéroport de Schiphol et le centre de la ville de Schiphol sont représentés.

²² Évaluation de la politique en matière de SIG

²³ Document parlementaire 29665, no. 418



Le gouvernement européen a débloqué 20 millions d'euros chacun pour la période 2008-2020 dans le cadre de ce que l'on appelle le "Fonds pour la qualité de vie". Cet argent a été dépensé pour l'isolation, le rachat des propriétaires, suivi éventuellement d'une démolition. Le mémorandum sur l'aérospatiale a annoncé ce qu'on appelle le fonds Omgevings (fonds pour l'environnement), qui jouera un rôle similaire dans les années à venir.

elles sont réalisées selon des normes scientifiques. Elles constituent un indicateur du degré d'exposition au bruit des riverains concernés. Grâce à ces études, il est possible d'obtenir des informations sur la façon dont les nuisances sonores sont ressenties par les riverains.

Mesures de nature opérationnelle et procédurale

La plupart des mesures sont de nature opérationnelle ou procédurale. L'une des mesures clés est le NNHS (New Standards and Enforcement System for Schiphol). Le cœur de ce système est ce que l'on appelle "l'utilisation préférentielle stricte des pistes", ce qui signifie que les pistes qui causent le moins de nuisances sonores dans la zone environnante sont utilisées autant que possible. Pour plus d'informations sur l'utilisation des pistes à Schiphol, voir le chapitre 2. D'autres mesures consistent à optimiser l'emplacement des trajectoires de vol au décollage (SID), à appliquer des procédures de décollage plus silencieuses, des approches plus élevées et des itinéraires d'approche fixes.

3.4 Cartographie des nuisances sonores

Rendre les nuisances sonores explicites peut se faire de plusieurs manières :

- Conformément aux modèles mathématiques et aux relations statistiques - y compris le Doc29 et les relations dose-réponse - exprimer l'exposition au bruit en termes de degré de nuisance, étayé par des contours de bruit visuels ; cela permet d'exprimer l'exposition au bruit en unités objectives autant que possible et de la relier à des catégories de personnes affectées.
- La recherche empirique en sciences sociales permet de faire le point sur le degré de nuisance sonore en interrogeant les riverains concernés ; la perception de la nuisance sonore par les personnes concernées s'exprime dans le degré de nuisance ressentie. La perception subjective conduit donc, par le biais des méthodes de recherche, à un inventaire relativement objectif de la manière dont les personnes elles-mêmes ressentent les nuisances.

Les modèles de calcul, comme expliqué ci-dessous, conduisent parfois à une sous-estimation de l'impact du bruit sur les riverains concernés. Les études axées sur la manière dont les nuisances sonores sont réellement ressenties constituent donc un complément important si

Les résultats de ce type d'études sont en partie à l'origine de la décision du Cabinet.

Les modèles et méthodes mathématiques sont harmonisés au niveau international. Leur principale valeur réside dans le fait qu'ils permettent de faire des prévisions sur le bruit attendu après les mesures, etc. - et, indirectement, de formuler des hypothèses sur le niveau de nuisance à atteindre. Ils sont indispensables pour l'analyse et l'estimation des effets des mesures. La référence (baseline) et toutes les mesures potentielles dans le présent document de notification ont été mesurées à cette aune et évaluées conformément au Doc29, comme l'exige la directive sur le bruit dans l'environnement.²⁴

3.5 Situation actuelle en matière de bruit

Le forum Alderstafel a constaté en 2013²⁵ que les options en matière de mesures d'atténuation du bruit commençaient à s'épuiser. Les mesures opérationnelles telles que l'ajustement des trajectoires de vol tendent à déplacer les nuisances sonores plutôt qu'à les résoudre : la réduction du bruit dans une zone affecte de nouvelles personnes ou aggrave la charge qui pèse sur elles dans une autre zone.

L'Alderstafel a notamment recommandé de lier la croissance de Schiphol à l'espace environnemental créé par la mise en œuvre de

Grâce aux enquêtes et à leur explication par les organisations de riverains, on sait désormais quels sont les facteurs de nuisance qui contribuent en partie à l'expérience locale de la nuisance, tels que le répit (périodes de repos), les fréquences et les pics de bruit. Les

mesures de réduction du bruit. Dans la pratique, malgré les mesures de réduction du bruit prises et la proportion accrue d'avions plus silencieux, le nombre de résidents subissant de graves nuisances sonores a augmenté²⁶, même si l'on tient compte de la croissance démographique. Cette augmentation des nuisances sonores est une conséquence directe de l'augmentation du nombre de vols. Comme le montre la figure ci-dessous, une diminution des nuisances sonores graves n'a été enregistrée que les années où le nombre de vols a fortement diminué en raison du resserrement du crédit et de la pandémie de coronavirus. Cette évolution des nuisances sonores est également reflétée dans les rapports de l'ILT, par exemple The State of Schiphol²⁰²⁰²⁷ et The State of Schiphol²⁰²¹²⁸. Le graphique

²⁴ L'évolution historique présentée dans ce chapitre - figures 3.1, 3.2 et 3.3 - a été préparée à l'aide du modèle de calcul néerlandais (NRM). Aucun Doc29 pour Schiphol n'est disponible pour la période pré-COVID et il est important dans ce chapitre de pouvoir identifier une tendance sur une période plus longue. Ceci est conforme à l'article 6 de la directive sur le bruit dans l'environnement qui fait référence à la directive 2002/49/CE (annexe II) et à la législation nationale en vigueur incorporant le NRM. Cette directive est également mentionnée à l'annexe I, 1.3. L'appendice II de la directive sur le bruit ambiant où il est indiqué qu'il y a un choix entre les méthodes de calcul nationales avec L_{nit de sommeil} OU Doc29.

²⁵ Document parlementaire 29665, n° 190

²⁶ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2161-ernstige-hinder-en-ernstige-slaapverstoring-rond-schiphol>

²⁷ L'État de Schiphol 2020

²⁸ L'État de Schiphol 2021

suit fondamentalement la même tendance que l'évolution du nombre de vols décrite au chapitre 1. Malgré les mesures prises au fil des ans pour réduire les nuisances et le fait que la flotte aérienne soit devenue plus silencieuse, le nombre de personnes gravement affectées par le bruit autour de Schiphol a augmenté. En outre, les résidents autour de Schiphol qui ont subi des nuisances sonores dès 2004 ont été exposés à une intensification du bruit au fil des ans.

Il est important, lors de l'interprétation des données présentées dans les pages suivantes, de tenir compte du fait que la rupture de tendance qui ressort des chiffres du trafic et de l'exposition au bruit est due aux chiffres anormaux de la période COVID. Le nombre de vols au cours de l'année 2019 pré-Covid s'élevait à près de 500 000 vols.

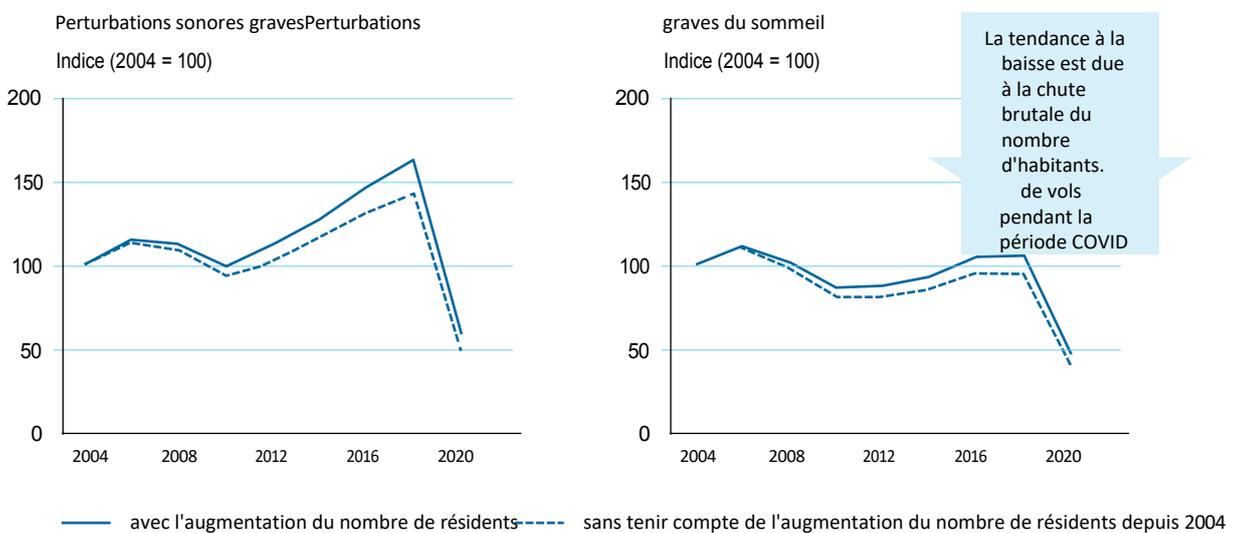


Figure 3.1 Graves nuisances sonores et troubles du sommeil autour de Schiphol

Source : NLR, CBS, PBL

Le rapport annuel sur les prévisions d'utilisation de Schiphol présente un tableau similaire, avec l'évolution du nombre de personnes gravement affectées et de celles dont le sommeil est gravement perturbé. Entre 2000 et 2004, le nombre de maisons situées dans le contour de 58 dB(A)_{Lden} et le nombre de personnes fortement gênées dans le contour de 48 dB(A)_{Lden} ont considérablement diminué. Cette diminution est principalement due à l'ouverture de la piste du Polder. Cette piste a été créée pour

que des trajectoires de vol au-dessus de zones relativement peu peuplées pouvaient être utilisées, ce qui réduisait globalement les nuisances sonores pour les riverains. La première année où la piste du Polder a été pleinement exploitée a été 2004. Depuis 2004, on observe une tendance à la hausse de ces indicateurs. En raison de la crise économique de 2008/2010 et de la pandémie de COVID-19, des baisses reconnaissables (temporaires) de l'exposition au bruit peuvent être observées en raison de la diminution du nombre de vols au départ de l'aéroport de Schiphol²⁹.

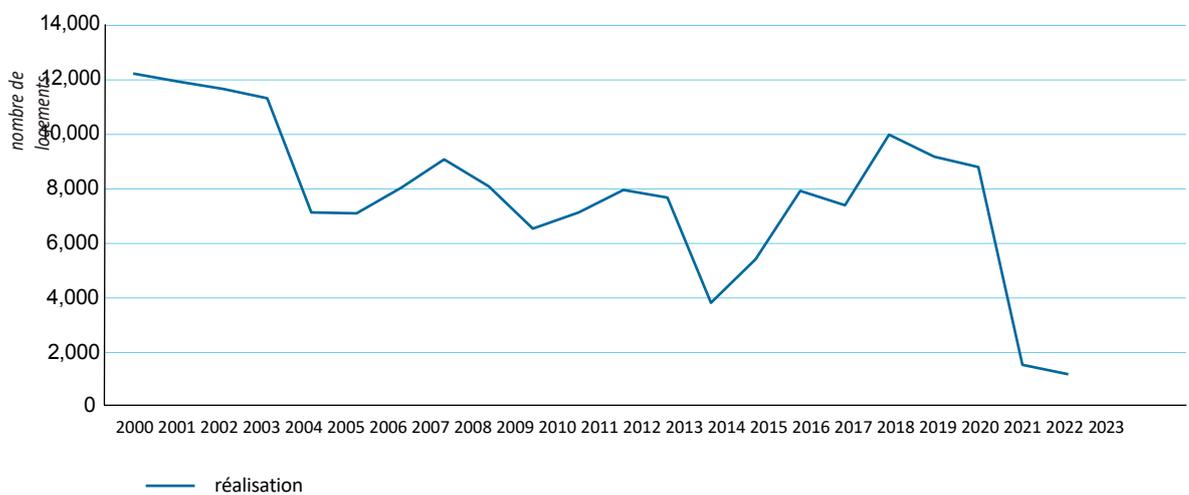


Figure 3.2 Évolution du nombre d'habitations exposées à un bruit de 58 dB(A)_{Lden} ou plus

Source : Prévisions d'utilisation pour Schiphol

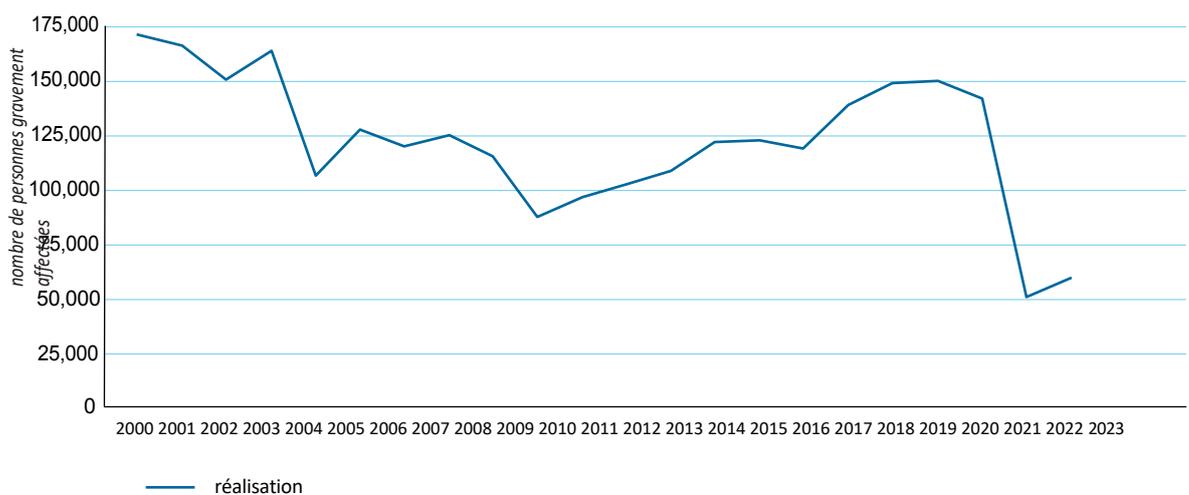


Figure 3.3 Évolution du nombre de personnes gravement affectées par une exposition au bruit de 48 dB(A)_{Lden} ou plus

Source : Prévisions d'utilisation pour Schiphol

²⁹ L'évolution des niveaux d'exposition au bruit, telle qu'elle apparaît dans ces deux diagrammes, a été déterminée pour

les prévisions d'utilisation de Schiphol en utilisant le parc immobilier de 2005. Cette méthode diffère de celle utilisée



pour déterminer l'objectif en matière de bruit au chapitre 5, car elle utilise le parc immobilier de 2005, qui est plus important.

les paramètres récents du parc de logements à partir de 2021. Ces chiffres ont également été établis à l'aide de la méthode de détermination NRM ; l'analyse à partir du chapitre 5 utilise la méthode de détermination européenne, Doc29.



Les nuisances sonores perçues augmentent

Dans ses recommandations finales de 2019, M. Alders a conclu qu'une réduction calculée des niveaux d'exposition au bruit ne signifie pas qu'elle est perçue comme telle par les riverains. Cela est principalement dû au fait que l'atténuation des nuisances sonores obtenue par le secteur de l'aviation grâce à des avions de moins en moins bruyants est à peine perceptible (voire pas du tout) à la hauteur à laquelle passent les avions. En particulier dans ce que l'on appelle la "zone intérieure", chaque avion en vol

- y compris les types modernes qui ont des émissions sonores plus faibles
- produit un volume de bruit élevé pour les résidents locaux.

M. Alders parle d'un paradoxe : toute réduction du bruit entraîne une augmentation significative du volume de trafic qui va de pair avec une augmentation des nuisances dans la "zone intérieure", alors que les riverains ne perçoivent rien en termes de réduction des nuisances.

Les enquêtes menées auprès de la population³⁰ montrent que la perception de graves nuisances dues au bruit des avions a augmenté entre 2016 et 2020. Dans 20 des 31 municipalités situées autour de Schiphol, le nombre de résidents locaux subissant des nuisances graves dues au bruit des avions a augmenté en 2020 par rapport à 2016, malgré la diminution du trafic aérien due à la pandémie de COVID-19 et les mesures de réduction du bruit mentionnées ci-dessus. Ces 31 municipalités comprennent à la fois des communes proches de l'aéroport et d'autres qui en sont relativement éloignées (par exemple, Bodegraven-Reeuwijk et Laren). Dans les 31 municipalités incluses dans cette étude, le niveau absolu de nuisances sonores était supérieur à la moyenne des Pays-Bas (qui est de 3,7 %). Dans la moitié des municipalités, le pourcentage de nuisances sonores graves est supérieur à 10 %; dans environ un cinquième des municipalités, il est supérieur à 20 %. À Aalsmeer, pas moins de 40 % des résidents âgés de 18 à 64 ans subissent des nuisances sonores graves dues au trafic aérien. Ces chiffres sont inquiétants. En ce qui concerne les troubles du sommeil, ces mesures donnent également une image sérieuse. On observe également des niveaux élevés de perturbation du sommeil dans toutes les municipalités où les nuisances sonores sont importantes. Par rapport à la moyenne nationale, toutes les communes étudiées présentent des taux relativement élevés de personnes dont le sommeil est perturbé par le trafic aérien. Dans plus d'une

Dans le quart des communes étudiées, la proportion de personnes dont le sommeil est perturbé par le trafic aérien est supérieur à 10 % (moyenne nationale : 1,6 %). Les troubles du sommeil sont également fréquents en dehors des contours définis par la loi pour les critères d'équivalence (40 dB(A)_{Lnight}). Effets sur la santé,

pression artérielle, changements hormonaux, risque accru de maladies cardiovasculaires, etc.³¹. L'Organisation mondiale de la santé (OMS)³², et par conséquent l'Institut national pour la santé publique et l'environnement (RIVM) et l'Organisation régionale d'assistance médicale (GGD GHOR), soulignent les effets négatifs sur la santé des nuisances sonores et des troubles du sommeil. L'Institut national de la santé publique et de l'environnement (RIVM) a interrogé les riverains de 14 aéroports³³, dont celui de Schiphol, sur la quantité de bruit à laquelle ils étaient exposés et sur l'incidence de cette exposition sur le niveau des nuisances sonores et des troubles du sommeil. Il en ressort que les nuisances sonores graves ont considérablement augmenté depuis 2002.

L'augmentation des niveaux de nuisance perçue se reflète également dans le nombre de rapports sur les nuisances sonores adressés au centre de contact des résidents de Schiphol (Bewonersaanspreekpunt Schiphol, BAS)³⁴. Le nombre de rapports augmente chaque année, tant pour les résidents locaux situés à l'intérieur du contour^{Lden} de 48 dB(A) que pour ceux qui se trouvent à l'extérieur³⁵.

Conclusion

Dans son dernier avis³⁶ au ministre en 2019, Alders a donné un aperçu de 10 ans de réduction des nuisances. Il énumère notamment les mesures réalisées en matière d'opérations et de procédures de vol telles que les changements de route, l'utilisation des pistes et les procédures de nuit. Pour chaque type de mesure de réduction des nuisances - lorsque cela est possible - l'ampleur de la réduction du nombre de personnes affectées est indiquée. Malgré toutes les mesures prises - qui ont permis une réduction estimée des nuisances d'au moins 12,3 % - sur l'ensemble de la période 2008-2017, le nombre de personnes affectées dans la zone extérieure a augmenté, tout comme le nombre d'habitations dans la zone intérieure. Cela est principalement dû à l'augmentation des mouvements d'avions. Tous les gains provenant de la réduction des nuisances ont été "utilisés" pour l'augmentation du volume. Des études antérieures ont montré que sans la mise en œuvre des mesures de réduction des nuisances, le nombre de personnes affectées serait encore nettement plus élevé pour ce volume de trafic.

en partie causée par des troubles du sommeil, peut inclure une augmentation de la consommation d'alcool.

³⁰ GGD GHOR, 2022, Perceptiestudie geluidsoverlast en slaapverstoring door luchtvaart in 2020 (Étude de perception des nuisances sonores et des perturbations du sommeil causées par l'aviation en 2020) - Belevingsonderzoek geluidshinder in slaapverstoring luchtvaart 2020 (Étude de perception des nuisances sonores et des perturbations du sommeil causées par l'aviation en 2020).

³¹ SEO Economic Research - Economic effects Schiphol (2017) pg. 17

³² Bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé pour l'Europe, Environmental noise guidelines for the European region. 2018, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe : Copenhague, Danemark.

³³ RIVM, Relaties vliegtuiggeluid - hinder en slaapverstoring 2020 (Relations entre le bruit des avions et les nuisances/perturbations du sommeil 2020). Civile en militaire vliegvelden in Nederland (Aérodromes civils et militaires aux Pays-Bas)

³⁴ <https://bezoekbas.nl/>

³⁵ Voir Staat van Schiphol 2020 (L'état de Schiphol 2020), p. 62.

³⁶ **A d v i e s** Toekomstbestendig NNHS G Advies Middellange termijnoplossing "wonen en vliegen" (Conseils pour une solution à moyen terme "vivre et voler")

Cependant, tous les indicateurs de nuisances sonores, malgré les efforts déployés pour les réduire, affichent toujours une tendance à la hausse. La perception du bruit des avions par les riverains évolue au fil des années. Le bruit semble être perçu comme une nuisance croissante. En outre, il semble qu'il y ait une asymétrie, une augmentation du bruit étant perçue comme plus dérangeante qu'une diminution de même importance. Cela signifie que l'impact des mesures de réduction du bruit sur la perception des nuisances sonores est probablement plus faible que ce que calculent les modèles.

Toutes les parties prenantes ont travaillé d'arrache-pied lors des différentes plates-formes de consultation successives et beaucoup de choses ont été réalisées. Toutefois, ce n'est pas en continuant à faire la même chose que l'on parviendra à briser la tendance souhaitée (voir également le chapitre 1). Il faut aller plus loin que ce qui a été fait jusqu'à présent. Le lancement de cette procédure d'approche équilibrée n'est pas le début de l'alignement et de l'exploration des mesures, mais a été initié par l'observation de l'inévitabilité d'une certaine forme de restriction d'exploitation.

L'analyse ci-dessus de la situation en matière de bruit et l'avertissement répété du GGD concernant les effets négatifs sur la santé des nuisances sonores et des troubles du sommeil causés par l'aviation décrivent le problème du bruit visé à l'article 5 de la directive sur le bruit dans l'environnement. Ils soulignent la nécessité de prendre rapidement des mesures importantes pour réduire les nuisances sonores autour de Schiphol. Au chapitre 5, la nécessité de transformer la tendance à la hausse des nuisances sonores en une tendance à la baisse se traduit par un objectif concret de réduction de l'exposition au bruit à court terme. Ce chapitre est suivi de mesures permettant d'atteindre l'objectif en matière de bruit d'ici novembre 2024.

4

Consultation en la procédure d'approche équilibrée

Le ministère a jugé cette consultation très utile. Ce qui suit est une réflexion générale sur les réponses reçues des parties prenantes. Les annexes 1, 2 et 3 examinent en détail les réponses obtenues lors de la consultation et leur impact sur les mesures finalement retenues.

Considérations générales

Dès le début du processus de l'approche équilibrée, les parties prenantes ont fait preuve d'une grande attention et d'un grand engagement. Le ministère apprécie l'engagement intensif des particuliers, des gouvernements (internationaux, provinciaux, municipaux), des compagnies aériennes, de l'aéroport de Schiphol et des organisations représentant les entrepreneurs, les résidents locaux, les organisations de protection de la nature et de l'environnement au cours du processus. Cet engagement est attesté par la participation aux consultations techniques et aux réunions d'information avant et pendant la période de consultation, mais aussi, bien sûr, et surtout, par les réponses soumises. Ces réactions et la communication ouverte sur les points de vue, les considérations et les attentes ont permis au ministère de mener la procédure avec soin et de peser les intérêts généraux. Ce faisant, dans les limites de la sécurité et de la faisabilité des mesures, le ministère s'efforce explicitement de soutenir et de pérenniser les mesures qui contribuent à la réduction des nuisances sonores.

Les réponses ont été soigneusement étudiées au cours des derniers mois. Dans l'ensemble, un grand nombre de réponses ont été soumises, ainsi que des propositions concrètes de mesures alternatives, envoyant ainsi des signaux importants. Les autorités locales - municipalités et provinces -, les riverains, les organisations de riverains et les organisations de protection de la nature et de l'environnement ont mis l'accent sur les nuisances sonores et se sont prononcés en faveur de restrictions d'exploitation (supplémentaires) à l'issue de la procédure. Les réponses envoyées, ainsi que les discussions en cours avec les riverains, montrent que le problème et le besoin de mesures visant à réduire le bruit nocturne sont importants.

L'attention est également attirée sur les moments de pointe, la fréquence et les périodes de repos dans l'expérience du bruit. Les résidents locaux et les organisations de protection de la nature et de l'environnement soulignent également le manque d'informations sur l'effet réel des mesures présentées, tel qu'il sera finalement ressenti dans la pratique.

Dans le secteur de l'aviation en particulier, il est régulièrement mentionné que la procédure d'approche équilibrée prescrit qu'une restriction d'exploitation ne doit intervenir qu'en dernier ressort. Un nombre préétabli de 440 000 mouvements de vol donnerait l'impression d'un raisonnement orienté vers un objectif au lieu d'une analyse séquentielle, d'une résolution de problèmes et d'une recherche de solutions. La directive sur le bruit dans

l'environnement stipule que les restrictions d'exploitation peuvent être considérées comme un "dernier recours" lorsque les mesures prises dans les autres catégories sont insuffisantes pour



atteindre l'objectif en matière de bruit. Ce principe a été pleinement respecté dans la composition de la combinaison de mesures notifiée et a également été appliqué dans les calculs du rapport coût-efficacité.

Dans le même temps, le secteur de l'aviation a exprimé de nombreuses préoccupations et critiques concernant la détermination de l'objectif en matière de bruit par rapport à la date limite fixée pour la mise en œuvre des mesures à prendre, à savoir novembre 2024. Ceci, combiné à de nouvelles informations sur les mesures potentielles après 2024, a conduit à de nouvelles réflexions sur la proportionnalité du calendrier envisagé pour la détermination de l'objectif en matière de bruit.

Le ministère a explicitement demandé des mesures alternatives au cours de la consultation. Il en est résulté un certain nombre de mesures alternatives concrètes, dont beaucoup ont été élaborées et témoignent du temps et des efforts investis. La volonté de fournir des informations supplémentaires pour étayer ces mesures alternatives a grandement contribué à leur analyse. Les mesures alternatives soumises ont été évaluées, entre autres, en termes de faisabilité, puis, conformément à la directive sur le bruit ambiant, en termes de coût-efficacité. La méthode d'évaluation utilisée a été la même que celle appliquée pour la sélection des mesures soumises dans le document de consultation. Deux d'entre elles figurent sur la liste finale.

La combinaison des observations ci-dessus concernant le calendrier et les mesures prometteuses qui n'entrent pas dans le cadre de la date de réalisation de novembre 2024 a conduit à une proposition de réalisation progressive de l'objectif en matière de bruit. Ce point est expliqué au chapitre 8. Tout ceci conduit à la proposition de maintenir l'objectif de bruit de moins 20 pour cent sur la période de 24 heures et de moins 15 pour cent la nuit, mais de choisir d'en réaliser environ 15 pour cent dans un premier temps (d'ici novembre 2024) et de réaliser les 5 pour cent restants sur la période de 24 heures dans le cadre d'une phase ultérieure.

Le ministère estime que cette approche répondra aux intérêts des riverains et de l'industrie aéronautique. Une étape importante est franchie à court terme pour réduire les nuisances sonores tout en permettant la réalisation des propositions prometteuses qui ont été faites au cours de la conférence de l

mais qui ne peuvent être incluses dans la présente notification.

De la proposition de cette réalisation progressive de l'objectif de bruit et de la réduction proposée du nombre de mouvements de vol, on peut déduire qu'il n'a pas été question d'un objectif ou d'un faux raisonnement.

Il convient également de noter que le lancement de la procédure d'approche équilibrée - et les discussions dans ce cadre - ont déclenché des initiatives qui peuvent largement contribuer à un nouvel équilibre entre les divers intérêts entourant Schiphol. Le plan en 8 points présenté par l'aéroport de Schiphol, dont l'ambition s'aligne bien sur les objectifs du ministère, en est un exemple typique. Son annonce a été bien accueillie et il peut compter sur le soutien des résidents locaux, des autorités locales et des organisations de défense de l'environnement et de la nature. Les mesures du plan en 8 points soumis par Schiphol en réponse à la consultation sur l'approche équilibrée et qui ont un lien direct avec la réduction des nuisances sonores ont été évaluées en tant que mesures alternatives. Après un examen approfondi, le ministère a conclu qu'il s'agissait de propositions attrayantes et intéressantes qui méritaient d'être approfondies et étudiées.

Toutefois, les implications exactes de ces plans ne sont pas encore connues et ils ne pourront pas être mis en œuvre avant novembre 2024. Malheureusement, ces plans alternatifs ne peuvent pas être inclus dans la procédure actuelle de l'approche équilibrée, en partie pour cette raison.

Détails de la procédure d'approche équilibrée suivie et des réponses à la consultation

L'*annexe 1* montre comment la procédure d'approche équilibrée a été mise en œuvre. L'*annexe 2* reprend les principaux points des réponses à la consultation. Pour chaque thème, une explication est donnée sur la manière dont le ministère a traité les commentaires ou les suggestions formulés dans les réponses. Il y a également un aperçu des mesures alternatives qui n'ont pas été retenues, avec des explications. L'*annexe 3* classe les mesures alternatives et les suggestions issues des réponses et inclut les commentaires du ministère. L'*annexe IV* contient l'analyse de toutes les réponses au document de consultation réalisée par un cabinet de recherche indépendant.

5

Objectif de bruit

Les chapitres 1 et 3 indiquent qu'il est urgent de réduire considérablement les nuisances sonores à court terme. À partir de là, il faut continuer à réduire les nuisances sonores. Les efforts déployés jusqu'à présent pour atténuer ces nuisances n'ont pas eu, dans l'ensemble, un effet suffisant. On peut s'attendre à ce qu'il en soit de même pour la mise en œuvre des mesures de réduction du bruit déjà prévues, dont l'industrie aéronautique a annoncé la mise en œuvre à court terme.

La directive sur le bruit dans l'environnement stipule que les objectifs de réduction du bruit qui peuvent nécessiter l'imposition de restrictions opérationnelles doivent être explicitement décrits. L'objectif de réduction du bruit à court terme est décrit ci-dessous. En outre, l'objectif à plus long terme est décrit dans ses grandes lignes.

5.1 Principes directeurs pour l'objectif bruit

Les principes directeurs pour la détermination de l'objectif de bruit à court terme

La réduction de l'exposition au bruit pour les résidents locaux a été considérée comme une priorité par le Cabinet, c'est pourquoi novembre 2024, le début de l'année d'exploitation 2025, a été choisi comme date de réalisation. En effet, une étape importante doit être franchie pour

à court terme. Cet objectif en matière de bruit est une phase intermédiaire vers un nouveau système qui permet de se concentrer sur les effets du bruit.

L'objectif de réduction du bruit à court terme a été quantifié sous la forme d'un pourcentage de réduction du bruit pour les différentes catégories de groupes concernés. Ce choix a été fait parce qu'un pourcentage de réduction est un chiffre mesurable dans le monde réel pour l'objectif du gouvernement de réduire les nuisances sonores à court terme. Les pourcentages montrent que la première étape doit conduire à une amélioration significative pour les riverains. Les pourcentages exigent également qu'une situation de référence (baseline) soit définie avec des indicateurs et des scores spécifiques. Ces chiffres permettent un suivi plus objectif des effets et des progrès, plutôt qu'un suivi purement qualitatif.

Il s'agit d'une réduction par rapport à la situation qui prévaudrait en novembre 2024 si aucune mesure n'était prise. La situation en 2024 sans mesures est la situation de référence par rapport à laquelle les mesures sont évaluées quant à leur rapport coût-efficacité et à la réalisation de l'objectif.

Des objectifs spécifiques ont été fixés pour réduire les nuisances sonores nocturnes.

Le scénario de référence tient compte de la mise en œuvre des mesures de réduction du bruit annoncées par le secteur de l'aviation, qui doivent être mises en œuvre d'ici



s'applique à la progression autonome du renouvellement de la flotte à l'aéroport. Après tout, ce développement autonome aura lieu indépendamment de la mesure annoncée par le gouvernement néerlandais d'imposer une limite supérieure aux effets sur l'environnement.

Cela permet une comparaison pure de la réduction du bruit et du rapport coût-efficacité des mesures. En effet, il s'agit du delta entre la situation où des mesures sont mises en œuvre et la situation où ces mesures ne le sont pas.

Indicateurs

Les critères et indicateurs utilisés sont déjà intégrés dans la politique et la réglementation des Pays-Bas³⁷. L'objectif quantitatif à court terme comprend un objectif pour le bruit sur une période de 24 heures et un objectif spécifique pour la nuit. Les nuisances sonores causées par les vols de nuit, par exemple sous la forme de troubles du sommeil, peuvent avoir des effets différents sur la santé que les nuisances sonores diurnes. L'idée est de réduire l'exposition au bruit à la fois à proximité de l'aéroport (appelée "zone intérieure") et un peu plus loin, appelée "zone extérieure".

La zone intérieure est définie comme la zone située à l'intérieur du contour de $58 \text{ dB}_{\text{Lden}}$ pour le bruit sur une période de 24 heures et du contour de $48 \text{ dB}_{\text{Lnight}}$ pour le bruit nocturne. La zone extérieure est définie comme la zone située au-delà de la zone intérieure et à l'intérieur du contour de $48 \text{ dB}_{\text{Lden}}$ pour le bruit sur une période de 24 heures et du contour de $40 \text{ dB}_{\text{Lnight}}$ pour le bruit nocturne. Des objectifs ont été définis pour la période de 24 heures et pour la période nocturne.

Les indicateurs utilisés pour exprimer le degré de nuisance sonore sont les suivants :

- Le nombre d'habitations situées dans le contour de $58 \text{ dB(A)}_{\text{Lden}}$
- Le nombre de personnes fortement gênées dans le contour de $48 \text{ dB(A)}_{\text{Lden}}$
- Le nombre d'habitations situées dans le contour de $48 \text{ dB(A)}_{\text{Lnight}}$
- Le nombre de personnes souffrant de troubles graves du sommeil dans le contour de $40 \text{ dB(A)}_{\text{Lnight}}$.

Les calculs utilisent la méthode européenne de détermination du bruit, connue sous le nom de DOC29. Il s'agit d'un modèle de calcul de l'exposition au bruit plutôt que d'une exposition au bruit mesurée. Ceci est conforme à l'approche utilisée dans la politique pour exprimer l'exposition au bruit.

5.2 Base de référence

Un objectif est accompagné d'une référence indiquant la situation de base par rapport à laquelle l'objectif est formulé. Pour tenir compte des effets des développements autonomes et des mesures dont la mise en œuvre est déjà prévue, ceux-ci sont incorporés dans la situation de référence. Cela est en effet nécessaire pour déterminer les effets des nouvelles mesures de la manière la plus précise possible. La directive sur le bruit dans l'environnement (voir annexe I) stipule également qu'il faut établir une prévision qui inclut les mesures déjà prévues mais exclut les mesures supplémentaires. La base de référence se fonde donc sur le flux de trafic et l'impact de l'exposition au bruit - calculés avec Doc29 - correspondant à la situation de novembre 2024, à savoir 500.000 mouvements de vol pour les vols commerciaux dont 32.000 de nuit. La même base de référence est utilisée pour l'étude spécifique de la période nocturne. Le point de départ du scénario de trafic sous-jacent dans la situation de référence est la prévision d'utilisation de Schiphol pour l'année d'exploitation 2023, avec une offre, une flotte et un traitement de 495 485 mouvements d'aéronefs, dont 31 300 la nuit. Ce scénario a été revu à la hausse pour atteindre les chiffres annoncés de 500 000 mouvements d'avions, dont 32 000 de nuit. La référence tient compte des progrès autonomes dans le renouvellement de la flotte jusqu'à novembre 2024, et les mesures déjà annoncées pour l'utilisation accrue de l'approche en descente continue (par laquelle les avions en approche descendent lentement dans un mouvement continu), l'augmentation de la capacité des pistes et l'utilisation plus fréquente de volets d'atterrissage réduits, qui doivent être opérationnelles d'ici novembre 2024. La réduction de l'exposition au bruit établie dans l'objectif de réduction du bruit s'ajoute à la réduction basée sur les développements autonomes décrits et les mesures déjà annoncées. Une description détaillée des hypothèses et de la conformité au Doc29 se trouve dans l'annexe du Bureau To70 dans le document de consultation et dans l'appendice 2 du présent document de notification.

L'exposition au bruit et les nuisances sonores pour la situation de référence en novembre 2024, sans mesures supplémentaires, sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

La même annexe indique le scénario de trafic utilisé dans les calculs.

³⁷ Ces indicateurs et contours géographiques sont déjà incorporés dans

la politique et la réglementation aux Pays-Bas en tant que critères pour une protection équivalente. À titre d'information, les études sous-jacentes expriment également l'effet des mesures en termes de contours géographiques prescrits par la directive sur le bruit dans l'environnement pour le rapport quadriennal sur l'évolution du bruit dans le cadre du plan d'action de Schiphol.

Tableau 5.1 Exposition au bruit et nuisances sonores dans le scénario de référence - novembre 2024

Indicateur	Résidentiel	Les personnes
Le nombre d'habitations situées dans le contour de 58 dB(A) _{Lden}	7,081	
Le nombre de personnes fortement gênées dans le contour de 48 dB(A) _{Lden}		113,862
Le nombre d'habitations situées dans le contour de 48 dB(A) _{Lnight}	5,685	
Le nombre de personnes souffrant de troubles du sommeil graves dans le contour de _{nu} it de 40 dB(A)		24,365

* Chiffres basés sur le parc de logements en 2021. Source : To70 (2023) To70 (2023)

5.3 Objectif de bruit

Objectif de bruit nuit et 24 heures

L'objectif de bruit est exprimé en pourcentage par rapport à la base de référence présentée dans le document de consultation.

Tableau 5.2 Objectif de bruit par rapport à la situation de référence

Indicateur	Résidentiel	Les personnes
Nombre d'habitations situées à l'intérieur du contour de 58 dB(A) _{Lden}	moins 20 pour cent	
Le nombre de personnes fortement gênées dans le contour de 48 dB(A) _{Lden}		moins 20 pour cent
Nombre d'habitations situées dans la zone de 48 dB(A) _{Lnight38}	moins 15 pour cent	
Le nombre de personnes souffrant de troubles du sommeil graves dans le contour de _{nu} it de 40 dB(A)		moins 15 pour cent

L'objectif de bruit susmentionné reste intact, mais il y a une réalisation par étapes. La raison en a été brièvement évoquée dans le chapitre précédent. Élaboration des mesures à notifier se fait au chapitre 8.

Objectif pour l'avenir

Pour l'instant, l'objectif à long terme est qualitatif, à savoir la réduction continue des nuisances sonores. Il s'agit de exiger l'élaboration d'un nouveau système de normes en matière de bruit.

Ce nouveau système est une condition préalable à la mise en place d'un système objectif et efficace de gestion des déchets. une réduction prévisible de l'exposition au bruit, y compris des la mise à jour des normes de bruit. Lors de la prise de décisions concernant

l'introduction de ces normes, l'étendue et le rythme de leur mise en œuvre

les nuisances sonores devront être réduites seront prises en compte ;

Ces éléments seront ensuite pris en compte dans le processus de définition et de mise en œuvre de la politique de l'Union européenne en matière d'environnement.

l'application des normes.

³⁸ L'exposition au bruit dans L_{night} est incorporée dans l'exposition au bruit. L_{den} est l'abréviation de Day/Evening/Night (jour/soirée/nuit). Les mesures qui ont un impact sur le L_{night} ont donc également un impact sur le L_{den} . L'inverse n'est pas vrai.

6

Liste restreinte définitive avec mesures réalisables

Ce chapitre contient la liste restreinte des mesures qui répondent aux critères de sélection, tels que ceux qui ont été utilisés dans le processus de sélection des mesures dans le document de consultation. La liste restreinte comprend des mesures - réexaminées - de la liste restreinte tirée du document de consultation et des mesures alternatives qui ont été fournies dans les réponses à la consultation. Le fait de figurer sur la liste restreinte signifie que la mesure en question peut en principe contribuer à la réalisation de l'objectif en matière de bruit pour novembre 2024.

Les mesures de la liste restreinte sont évaluées du point de vue du rapport coût-efficacité au chapitre 7. Sur la base des résultats obtenus, la
Le choix de la combinaison de mesures qui constituera le paquet à notifier sera présenté ultérieurement au chapitre 8.

effets en novembre 2024.

6.1 Critères de présélection

Le document de consultation fournit des critères de sélection, qui sont utilisés pour condenser une liste de mesures potentielles en une liste restreinte. Il s'agit des critères de sélection suivants :

- Sécurité → la mesure ne doit pas présenter de risque pour la sécurité.
- Réalisabilité → la mesure devrait avoir produit ses

- Conformité avec la législation → la mesure ne doit pas être contraire à la législation européenne ou nationale.
- Fiabilité de l'opération → la mesure ne doit pas diminuer de manière significative la fiabilité de l'opération.
- Répartition des nuisances → la mesure ne doit pas simplement déplacer les nuisances vers d'autres zones autour de l'aéroport.
- Qualité de la connectivité du réseau → la mesure ne doit pas avoir d'effet négatif irréversible sur le réseau.
la qualité de la connectivité du réseau.
- Émissions → la mesure ne doit pas permettre de réduire le bruit au détriment d'une augmentation significative des émissions de gaz à effet de serre.
Les émissions de gaz à effet de serre.
- Modélisation → il doit être possible de déterminer l'effet de la mesure à l'aide de la modélisation du bruit du document CEAC Doc29, comme suit
mis en œuvre pour l'aéroport de Schiphol.

Au cours de l'évaluation des mesures, c'est cette ligne directrice qui a servi de base à la notation des mesures. Le score des mesures de la liste originale se trouve dans le document de consultation (annexe I) et le score des mesures et les suggestions des réponses soumises se trouvent à l'annexe 3 du présent document de notification.

6.2 Examen des mesures concernant la liste restreinte dans le document de consultation

Les mesures figurant sur la liste restreinte du document de consultation ont fait l'objet d'un examen critique sur la base des réponses reçues. Le contrôle du trafic aérien des Pays-Bas (Luchtverkeersleiding Nederland) et l'ILT ont examiné les mesures figurant dans le document de consultation du point de vue de la sécurité et de la faisabilité opérationnelle. Voir respectivement les annexes IV, V, VI pour les examens complets et le chapitre 9 pour les résumés.

Sur la base des résultats de ces examens, le ministère a conclu que les quatre mesures qui faisaient partie de la liste restreinte du document de consultation sont supprimées. La liste restreinte complète avec les mesures du document de consultation et les résultats de l'examen susmentionné ont été incorporés dans le tableau ci-dessous. L'examen a porté sur les différentes mesures. Une explication plus détaillée est fournie sous le tableau concernant les 4 mesures qui sont retirées de la liste restreinte.

Tableau 6.1 Examen des mesures de la liste restreinte

Mesure sur la liste restreinte du document de consultation	Résultats	Explication (si omis)
Encourager les compagnies aériennes à utiliser des appareils plus silencieux aéronaves par la différenciation des redevances aéroportuaires	X	Omis. La mesure ne pourra pas être mise en œuvre avant novembre 2024. L'aéroport Les redevances sont déterminées selon un cycle de trois ans. La possibilité suivante de la modification des redevances aéroportuaires est en avril 2025. En outre, les redevances aéroportuaires doit être rentable. En outre, l'efficacité - est-ce qu'elle est réellement Les effets de la réduction des niveaux de bruit doivent être évalués de manière plus détaillée.
Extension du régime de nuit ^{de} (soir + matin)	X	Omis. L'étude de faisabilité réalisée par LVNL a montré que les pointes de la soirée et le matin, tels qu'ils existent aujourd'hui, sont trop volumineux pour être traités dans le cadre du système de gestion de l'information de l'Union européenne. cadre du régime de nuit.
Réduction de l'utilisation de la Piste Buitenveldert	X	Omis. La LVNL et l'ILT indiquent que la mesure proposée correspond à l'objectif de la l'exploitation actuelle, dans laquelle la piste de Buitenveldert n'est utilisée que comme piste d'atterrissage. la piste la moins préférable et n'est utilisée que lorsqu'elle est inévitable. Il y a donc peu de différence avec l'utilisation actuelle de cette piste. et donc aucun effet significatif sur la réduction des nuisances sonores.
Interdiction des avions les plus bruyants	X	L'exclusion des avions bruyants ne semble pas réalisable par novembre 2024, étant donné que cette mesure ne peut être mise en œuvre avec une nouvelle cycle de consultation. En raison de la nécessité d'un cycle de consultation supplémentaire, cette ne peut être déterminée légalement d'ici novembre 2024.
Réduction de l'utilisation de la pistes secondaires	V	Inscrit sur la liste définitive des candidats
Réduction de la capacité à 440 000 vols au total / 29 000 vols de nuit	V	Inscrit sur la liste définitive des candidats
Différenciation de la réduction nocturne		
Réduire la capacité nocturne à 29 000	V	Inscrit sur la liste définitive des candidats
Réduire la capacité nocturne à 27 000	V	Inscrit sur la liste définitive des candidats
Réduire la capacité nocturne à 25 000 personnes	V	Inscrit sur la liste définitive des candidats



³⁹ Pendant la nuit, Schiphol n'utilise que deux pistes préférentielles (Kaagbaan et Polder Runways), alors qu'il utilise simultanément trois ou quatre pistes aux heures de pointe pendant la journée (voir le chapitre 2 pour la description de l'utilisation des pistes et de l'utilisation préférentielle des pistes).
L'extension de la période nocturne signifierait que seules les deux pistes à bruit préférentiel seraient utilisées pendant une grande partie de la journée.

La stimulation de l'utilisation d'avions plus silencieux par la différenciation des redevances aéroportuaires vise à réduire les nuisances sonores en encourageant les compagnies aériennes à remplacer les types d'avions les plus bruyants par des types d'avions plus silencieux. En ce qui concerne la différenciation des taux des redevances aéroportuaires, elle s'applique à l'ensemble des redevances aéroportuaires perçues par Schiphol, qui doivent être rentables. Cela signifie qu'une augmentation des coûts pour une catégorie de bruit spécifique doit s'accompagner d'une réduction pour une ou plusieurs autres catégories. Schiphol détermine les redevances aéroportuaires après consultation de toutes les compagnies aériennes qui effectuent des vols à destination et en provenance de Schiphol. Depuis 2021, les compagnies aériennes paient 180 % du tarif de base pour les avions les plus bruyants et les plus polluants. Elles paient 45 % du tarif de base pour les avions les plus silencieux et les plus propres. Il existe une marge de manœuvre pour une différenciation plus poussée. On s'attend à ce que la différenciation ne soit pas d'une ampleur telle qu'elle ait un effet suffisamment stimulant sur les compagnies aériennes. En outre, et surtout, les tarifs sont valables pour une période de trois ans. Les redevances aéroportuaires actuelles s'appliquent jusqu'à 31 mars 2025. Cela signifie qu'ils ne peuvent pas être modifiés avant novembre 2024.

En ce qui concerne l'extension du régime de nuit, dans lequel l'utilisation exclusive de deux pistes à bruit préférentiel est étendue à une plage horaire plus large que dans la situation actuelle, la LVNL indique dans son test d'évaluation de la faisabilité qu'elle peut en principe être mise en œuvre, à condition qu'un certain nombre de conditions préalables soient remplies. Les conditions préalables sont si importantes pour l'exploitation que les effets négatifs de l'extension du régime de nuit ne compensent pas les effets positifs potentiels. Les effets négatifs sont notamment que les interruptions et les retards dureront plus longtemps. En outre, cela entraînera une augmentation des émissions de CO₂ en raison de l'augmentation de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. L'allongement des trajectoires de vol et la nécessité de retenir davantage le trafic aérien en sont les conséquences.

En ce qui concerne la réduction de l'utilisation de la piste de Buitenveldert, LVNL et ILT indiquent que cette mesure correspond à l'exploitation actuelle, dans laquelle la piste de Buitenveldert n'est utilisée que lorsque des raisons opérationnelles claires le justifient. Par conséquent, cette mesure n'apporte pas de réduction supplémentaire du bruit et n'a donc pas été incluse dans la liste restreinte définitive. Cette approche est conforme à la réglementation relative à l'utilisation préférentielle stricte

L'exclusion des aéronefs bruyants comprend l'augmentation des limites autorisées à -12EPNdB et -13EPNdB, marges dans lesquelles les aéronefs peuvent être exclus de l'aéroport. EPNdB est l'abréviation de "effective perceived noise in decibels" (bruit effectif perçu en décibels) et est une unité internationale pour la spécification de la quantité de bruit qu'un aéronef produit lors d'un mouvement. Cette mesure vise donc à exclure les aéronefs bruyants qui s'écartent trop de la norme fixée par la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale. Cette mesure concerne une restriction opérationnelle commerciale et aurait dû faire l'objet d'une consultation sur la base de la directive sur le bruit dans l'environnement et des traités sur le transport aérien conclus avec les États-Unis d'Amérique. En raison du cycle de consultation supplémentaire requis, cette mesure ne pourra pas être légalement déterminée d'ici novembre 2024.

6.3 Mesures ajoutées à partir des réponses à la consultation

Lors de la consultation, différentes parties ont proposé des mesures alternatives susceptibles de contribuer à la réalisation de l'objectif en matière de bruit. Parmi les mesures soumises qui répondent aux critères de sélection énoncés, deux ont été incluses dans la liste restreinte.

Tableau 6.2 Nouvelles mesures sur la liste restreinte

Nouvelles mesures sur la liste restreinte	
Flotterenouvellement	Inscrits sur la liste définitive des candidats
Utilisation d'avions plus silencieux pendant la nuit	Inscrit sur la liste définitive des candidats

des pistes, dans laquelle la piste de Buitenveldert est considérée comme la piste la moins préférentielle et n'est donc utilisée que lorsque cela est nécessaire d'un point de vue opérationnel.



Ainsi, plusieurs mesures proposées ont été omises. Cela est dû au fait que ces mesures entraînent une délocalisation des nuisances dans les environs de Schiphol ou qu'elles ne peuvent pas être mises en œuvre à temps. En outre, il a été établi que certaines mesures sont favorables. Cependant, ces mesures ne s'inscrivent pas dans la procédure actuelle ou il n'y a pas de possibilités légales de garantir les mesures spécifiques. L'annexe 2 et, plus en détail, l'annexe 3 montrent quelles mesures ou suggestions ont été soumises et comment elles ont été évaluées, et qui n'ont pas été ajoutées à la liste restreinte.

6.4 Liste restreinte définitive avec mesures réalisables

Le tableau ci-dessous présente la liste définitive des mesures retenues, suivie d'une description significative de chacune d'entre elles.

Tableau 6.3 Liste restreinte définitive avec mesures

Liste définitive avec mesures
Générique
Renouvellement de la flotte
Réduction de l'utilisation des pistes secondaires
Plafonnement du nombre de mouvements annuels
En ce qui concerne la nuit
Utilisation d'avions plus silencieux pendant la période nocturne
Plafonnement du nombre de mouvements nocturnes
• 29 000 vols
• 27 000 vols
• 25 000 vols

Mesure : Renouvellement de la flotte

La référence (baseline) part de l'hypothèse d'un renouvellement autonome de la flotte. Il a été indiqué dans les réponses soumises à la consultation que le renouvellement de la flotte pourrait se produire plus rapidement que la vitesse qui découle des hypothèses utilisées dans le document de consultation. Cette mesure supplémentaire contient le renouvellement de la flotte tel qu'il est proposé par une compagnie aérienne. Ce faisant, il a été tenu compte du renouvellement de la flotte qui interviendra d'ici novembre 2024. Le renouvellement de la flotte n'a pas été pris en considération pour l'année d'exploitation 2024-2025. La raison en est, entre autres, qu'il n'y a aucune certitude que des avions plus silencieux seront effectivement déployés. Le retard de livraison par les constructeurs empêcherait de réaliser la réduction prévue des nuisances sonores.

Le bureau de conseil To70 a modélisé le renouvellement de la flotte spécifié dans la mesure pour trois variantes afin de calculer l'effet. Pour plus d'informations, veuillez vous référer au paragraphe 7.2 du présent document et à l'annexe II avec l'addendum de To70.

Mesure : Réduction de l'utilisation des pistes secondaires

Les pistes de Schiphol peuvent être qualifiées de primaires ou de secondaires. Les pistes primaires sont privilégiées car elles minimisent le nombre total de personnes fortement affectées. La minimisation de l'utilisation des pistes secondaires réduit donc les nuisances sonores dans les zones relativement densément peuplées en déplaçant les arrivées et les départs vers les pistes primaires. Un scénario a donc été défini dans lequel le seuil d'utilisation de ces pistes secondaires est augmenté. Une utilisation encore plus importante des pistes primaires sans augmentation de la capacité de ces pistes entraînera des retards et d'autres inefficacités opérationnelles. Ceux-ci seront pris en compte lors de l'évaluation du rapport coût-efficacité de cette mesure.

Mesure : Plafonnement du nombre de mouvements annuels

La limitation de la capacité globale de Schiphol est une mesure qui relève du pilier 4 - restrictions opérationnelles - de l'approche équilibrée. La mesure qui a été analysée est une réduction à 440 000 mouvements par an et suit le "Hoofdlijnenbrief Schiphol" (document-cadre de Schiphol), voir chapitre 1. La réduction de la capacité annuelle de 500.000 mouvements à 440.000 (moins 12 pour cent) aurait en outre un effet relativement important sur les nuisances sonores, étant donné que les pistes les moins sensibles au bruit sont moins souvent utilisées.

Mesure (nuit) : Utilisation d'avions plus silencieux pendant la nuit

La mesure concerne l'optimisation de l'utilisation de la flotte par l'utilisation d'avions plus silencieux pendant la période nocturne. Plus précisément, cela signifie qu'un certain nombre d'avions plus bruyants sont retirés de la nuit et remplacés par des avions plus silencieux. La mesure est calculée en fonction de la faisabilité de sa mise en œuvre d'ici novembre 2024 et comprend deux éléments :

1. Le transfert, entre autres, d'avions à fuselage large de la nuit vers le jour et le remplissage de ce créneau par un avion à fuselage étroit.
2. Le remplacement d'un avion gros porteur plus bruyant par un avion gros porteur plus silencieux.

Mesure (nuit) : Plafonnement du nombre de mouvements nocturnes

Les vols de nuit entraînent des troubles du sommeil qui peuvent avoir un impact sur la santé. La réduction du nombre de vols de nuit pourrait donc être un moyen efficace de réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport. Une réduction du bruit pendant la nuit affecte également l'objectif de bruit pour les indicateurs de L_{night} . Cette mesure relève du quatrième pilier de l'approche équilibrée (restrictions d'exploitation). La mesure comprend la réduction de la capacité annuelle autorisée pendant la nuit de 32 000 à 29 000 mouvements. Deux variantes prévoient un maximum de 27 000 et 25 000 mouvements respectivement. Les variantes ont été incluses pour étudier l'impact des réductions nocturnes sur le rapport coût-efficacité des mesures.

7

Impact sonore et rapport coût-efficacité

Ce chapitre présente les résultats des analyses d'impact sur le bruit et le rapport coût-efficacité des mesures figurant sur la liste restreinte. Le chapitre commence par une brève introduction à l'approche utilisée pour obtenir les résultats. Les résultats de l'analyse sont ensuite présentés.

En outre, une évaluation qualitative de l'impact attendu des mesures sur les aspects généraux du bien-être qui sont spécifiquement attribués à la mobilité est réalisée conformément à l'élaboration du "Planbureau van de Leefomgeving" (Agence néerlandaise d'évaluation environnementale)⁴⁰.

⁴⁰ Bien-être et mobilité au sens large | PBL Planbureau voor de Leefomgeving

7.1 Approche

Détermination de l'impact sonore

L'impact sonore a été déterminé pour chacune des mesures figurant sur la liste restreinte définitive. Il s'agit de la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif en matière de bruit (les quatre indicateurs). Chaque mesure a été transformée en un scénario opérationnel pour l'année 2024, qui a été analysé à l'aide de l'outil de modélisation Doc29. Le résultat est finalement évalué en fonction du nombre d'habitations, de personnes fortement gênées ou de personnes dont le sommeil est gravement perturbé.

perturbé à l'intérieur des lignes de contour de bruit pertinentes pour l'objectif de bruit (voir chapitre 4). Ce résultat est ensuite comparé à la ligne de base pour déterminer l'effet relatif de la mesure.

Détermination du rapport coût-efficacité Le rapport coût-efficacité a ensuite été déterminé pour chacune des mesures figurant sur la liste restreinte définitive.

Le scénario opérationnel utilisé pour déterminer la nuisance sonore est utilisé pour l'estimation des coûts associés à une mesure. La nuisance sonore est ensuite utilisée pour le calcul du rapport coût-efficacité. Plus de détails :

- Une évaluation des coûts des mesures a été réalisée pour quatre catégories de parties prenantes :
 - Passagers et secteur du fret aérien : Changements dans le surplus du consommateur / coûts de voyage généralisés (prix du billet, temps de voyage)
 - Compagnies aériennes, aéroports et ANSP : Changements dans les surplus / profits des producteurs (profits excédentaires)
 - Autres entreprises : Changements dans la productivité des entreprises (effets d'agglomération)
 - Le gouvernement : Changements dans les recettes fiscales et les dépenses (par exemple, les allocations de chômage)
 - La société : Changements dans les domaines de la santé, de la sécurité et de l'impact sur le climat.

- En outre, l'impact de chaque mesure sur l'emploi brut direct et indirect (en amont) et sur la valeur ajoutée a été estimé.
- L'évaluation a été quantitative dans la mesure du possible. Toutefois, quelques catégories de coûts n'ont été déterminées que qualitativement. Les catégories de coûts suivantes ont été évaluées quantitativement : i) les coûts opérationnels pour les compagnies aériennes, ii) les coûts pour les passagers et le fret, en évaluant leurs coûts de voyage généralisés, les coûts pour les pouvoirs publics (quotas supplémentaires et modifications des recettes fiscales), les coûts liés au climat et aux émissions (N_{Ox} , PM_{10}) et l'impact économique régional. (effet d'agglomération)⁴¹.
- L'analyse a été réalisée dans une perspective transfrontalière afin de tenir compte de l'impact sur les acteurs non néerlandais. Cela diffère des études coûts-bénéfices traditionnelles aux Pays-Bas, dans lesquelles une perspective nationale est appliquée.
- Les effets de redistribution ne sont ni calculés ni estimés. Il s'agit d'effets où les coûts pour un acteur sont un avantage pour un autre acteur.
- Les coûts totaux d'une mesure, c'est-à-dire la somme des coûts pour les compagnies aériennes et les passagers/fret, les pouvoirs publics et la société, sont divisés par l'impact sonore de cette même mesure, pour obtenir les coûts par unité de réduction des habitations touchées / des personnes fortement gênées / des personnes dont le sommeil est gravement perturbé.
- Ces valeurs permettent de comparer les mesures.

Le tableau doit alors se lire comme suit :

- La mise en œuvre de l'exemple de mesure 1 entraîne une réduction de 5,2 % du nombre de maisons situées à l'intérieur de la ligne de contour de 58 dB L_{den} par rapport à la ligne de base.
- Il en résulte également une réduction de 4,5 % du nombre de personnes fortement gênées dans le contour de 48 dB L_{den} .
- Pour les deux indicateurs, l'objectif de bruit est d'atteindre une 20 % de réduction. La mesure d'exemple 1 est donc insuffisante en soi pour atteindre l'objectif.
- L'exemple de mesure 1 est assorti de chiffres relatifs au rapport coût-efficacité. Le coût de la réduction d'une maison dans le contour de 58 dB L_{den} s'élève à €311,000. Les coûts liés à la réduction du nombre de personnes gênées dans le contour de 48 dB L_{den} par une personne s'élèvent à 25 000 €.
- L'exemple de mesure 2 contribue moins à l'objectif de bruit que la première mesure : 1,1% de réduction des maisons dans le contour de 58 dB L_{den} et 4,1% de réduction du nombre de personnes fortement gênées dans le contour de 48 dB L_{den} .
- Toutefois, le rapport coût-efficacité de cette deuxième mesure est meilleur que celui de la mesure 1 pour les indicateurs L_{den} de l'objectif de bruit, mais pas pour les indicateurs L_{night} . En effet, les coûts de cette mesure s'élèvent à 105 000 euros par maison qui ne se trouve plus dans le contour de 58 dB et à 17 000 euros par personne qui ne se trouve plus dans le contour L_{den} de 48 dB.
- La mesure 2 est donc plus rentable que la mesure 1 pour les indicateurs L_{den} de l'objectif. Aucune des deux mesures citées en exemple ne permettrait à elle seule d'atteindre la cible de l'objectif.
- Une interprétation similaire des résultats peut être faite pour les indicateurs relatifs à la période nocturne.

Interprétation

Comme indiqué ci-dessus, les résultats concernant le bruit et le rapport coût-efficacité seront exprimés sous la forme d'un effet par rapport à la situation de référence. Cela sera fait pour les quatre indicateurs de l'objectif de bruit. Voici un exemple du type de résultats obtenus. Remarque : les chiffres du tableau sont fictifs et ne sont donnés qu'à titre d'exemple.

Tableau 6.1 Exemple de tableau

	sévère Maisons à l'intérieur l'intérieur de 48 dB de 48 dB L_{den}		Personnes perturbées Nuit		de Haute contrariété 58 dB L_{den} dans un rayon de 40 dB L_{night}		Sommeil Maisons à dans un rayon	
	Impact	CE (€)	Impact	CE (€)	Impact	CE (€)	Impact	CE (€)
Objectif de bruit	-20%		-20%		-15%		-15%	
Exemple de mesure 1	-5.2%	-311,000	-4.5%	-25,000	-1.9%	-369,000	-1.6%	-421,000
Exemple de mesure 2	-1.1%	-105,000	-4.1%	-17,000	-0.7%	-481,000	-0.3%	-507,000

CE = coût-efficacité

⁴¹¹ L'évaluation des coûts a été réalisée en tenant compte des lignes directrices néerlandaises pour les analyses coûts-bénéfices dans le domaine de l'aviation : SEO, 2021 et al, Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's.



7.2 Résultats de l'évaluation des mesures

Les principaux résultats de l'évaluation des mesures, tant en ce qui concerne l'impact sonore que le rapport coût-efficacité, sont présentés dans le tableau suivant. Les annexes II et III fournissent plus de détails à ce sujet.

Tableau 7.2 Contribution des mesures à l'objectif de réduction du bruit et au rapport coût-efficacité

Objectif de bruit	Maisons à moins de 58 dB _{Lden}		Personnes très ennuyées dans la limite de 48 dB _{Lden}		Maisons à moins de 48 dB _{Lnight}		Personnes souffrant de troubles graves du sommeil à moins de 40 dB _{Lnight}	
	Impact	CE (€)	Impact	CE (€)	Impact	CE (€)	Impact	CE (€)
Renouvellement de la flotte variation 1	-0.4%	-395,838.-	0.2%		-0.9%	-219,129.-	-0.3%	-153,386.-
Renouvellement de la flotte variation 2	0.9%		1.3%		-0.7%	-498,963.-	0.0%	
Renouvellement de la flotte variation 3	0.1%		0.7%		-0.8%	-341,556.-	-0.2%	-318,777.-
Minimisation de l'utilisation des pistes secondaires	-2.6%	-59,486.-	-2.9%	-3,416.-	0.0%	N/A	0.0%	N/A
Réduction de la capacité sur une période de 24 heures (440k avec 32k vols de nuit)	-14.0%	-891,747.-	-13.9%	-55,708.-	0.0%		0.0%	
Réduction de la capacité sur une période de 24 heures (440k avec 29k vols de nuit)	-15.3%	-832,450.-	-16.7%	-47,603.-	-13.2%	-1,202,181.-	-10.8%	-344,591.-
L'utilisation d'avions plus silencieux pendant la nuit	-3.5%	-33,081.-	-2.2%	-3,273.-	-14.4%	-10,015.-	-9.2%	-3,657.-
Réduction du nombre de vols de nuit 29k	-3.4%	-90,351.-	-2.8%	-6,874.-	-13.2%	-28,715.-	-10.8%	-8,231.-
Réduction du nombre de vols de nuit 27k	-4.9%	-113,053.-	-4.6%	-7,491.-	-22.2%	-30,955.-	-18.6%	-8,628.-
Réduction du nombre de vols de nuit 25k	-6.0%	173,374.-	-6.4%	-10,061.-	-30.4%	-42,667.-	-26.5%	-11,435.-

CE = coût-efficacité

NB : aucun rapport coût-efficacité n'est calculé lorsqu'une augmentation du bruit est observée lors du renouvellement de la flotte.

Un certain nombre d'observations découlent de ces résultats :

- La mesure consistant à utiliser des avions plus silencieux pendant la période nocturne est la plus rentable au regard de l'objectif de bruit dans le L_{den} . La contribution au bruit général L_{den} est plutôt limitée à -3,5 % et à -2,2 %.

pour le nombre de maisons et le nombre de personnes fortement gênées. Cette mesure contribue toutefois largement à l'objectif de la L_{night} et est, à cet égard, la plus rentable.



- La mesure visant à réduire l'utilisation des pistes secondaires est la deuxième mesure la plus rentable en ce qui concerne l'objectif de bruit dans le L_{den} . Tout comme la mesure précédente, la contribution à l'objectif général en matière de bruit dans le L_{den} est limitée. La mesure ne contribue pas spécifiquement à l'objectif pour le L_{night} .
- La mesure du renouvellement de la flotte est basée sur trois variantes et a été calculée pour celles-ci. L'objectif de ces variations est d'évaluer si la flotte a été renouvelée ou non.

Le renouvellement de la flotte s'inscrit dans le cadre du développement autonome. Les résultats montrent que dans la variante 1 (le remplacement le plus favorable au bruit), le renouvellement de la flotte se fait plus rapidement que le développement autonome.

Cependant, ce n'est plus le cas dans la variante 2. Au regard des résultats, la variation 3 se situe entre les variations 1 et 2. La conclusion est que le renouvellement de la flotte dans le cadre du développement autonome (de 0,1 dB et 0,2 dB pour toutes les compagnies aériennes) correspond bien au renouvellement de la flotte proposé d'ici novembre 2024. La mesure n'apporte donc guère de réduction supplémentaire par rapport à la ligne de base et n'est donc pas prise en considération.

- La mesure visant à réduire la capacité nocturne est également rentable. Cela s'applique à la fois à l'objectif de bruit qui se rapporte spécifiquement à la nuit (L_{night}) et à l'objectif de 24 heures (L_{den}). La mesure visant à réduire le nombre de vols de nuit à 29 000 vols de nuit est la plus importante. La contribution à l'objectif nocturne est considérable. Plus la réduction est importante la nuit, plus la contribution relative à l'objectif de bruit est élevée. Le tableau montre que les réductions à 27 000 et 25 000 vols de nuit ont un impact plus important sur l'objectif de bruit fixé de moins 15 % pour la nuit.
- La mesure consistant à ramener la capacité globale à 440 000 vols et à réduire le nombre de vols de nuit à 29 000 est la moins rentable. Toutefois, la contribution à l'objectif global en matière de bruit est substantielle pour les quatre indicateurs.

Aucune mesure de la liste restreinte ne permet à elle seule d'atteindre l'objectif en matière de bruit pour les quatre indicateurs. Une combinaison de mesures serait nécessaire pour y parvenir. En outre, il découle de ce qui précède que l'objectif en matière de bruit ne peut être atteint avec une restriction de l'exploitation commerciale.

8

Mesures à notifier

Ce chapitre décrit la combinaison de mesures - à réaliser d'ici novembre 2024 - qui doivent être notifiées, ainsi que la logique qui les sous-tend. Les mesures qui ne font pas partie de cette combinaison, mais qui pourraient avoir un effet sur la réduction des nuisances sonores au cours de la période suivante, sont énumérées dans le dernier paragraphe.

n'est pas raisonnable compte tenu de la préservation de la qualité du réseau et d'un tel choix.

8.1 Réalisation progressive de la réduction des nuisances pendant la période de 24 heures

Une image différenciée a été créée concernant la mise en œuvre des mesures sur la base des réponses et des mesures alternatives soumises. Il existe un nombre limité de mesures qui contribuent à atteindre l'objectif de bruit à court terme, voir les chapitres 6 et 7. Les analyses effectuées avant le décret-cadre de juin 2022 (voir les références au chapitre 1) indiquent qu'avec une réduction à 440 000 mouvements d'avions, la qualité du réseau est encore suffisamment préservée. Toutefois, sur la base de l'ensemble limité de mesures qui subsiste aujourd'hui, des réductions supplémentaires de la capacité nocturne et sur 24 heures seraient nécessaires pour atteindre l'objectif fixé en matière de bruit. Une réduction de capacité qui va au-delà des 440 000 mouvements d'avions prévus. Cela

ne convient pas non plus au statut démissionnaire (intérimaire) du Cabinet.

D'autre part, il y a effectivement des mesures qui ont le potentiel d'avoir un grand effet, mais dont l'impact sur le bruit et le rapport coût-efficacité doivent encore être étudiés et qui, en outre, ne peuvent pas être mises en œuvre d'ici novembre 2024. Il s'agit par exemple du projet de fermeture nocturne de l'aéroport de Schiphol et de l'interdiction des avions bruyants.

Un autre exemple est le renouvellement de la flotte, qui a été présélectionné, mais qui, après analyse, semble avoir un effet principalement après 2024.

Tout ceci conduit à la proposition de maintenir l'objectif de bruit de 20 % sur 24 heures et de moins 15 % la nuit, mais de choisir de réaliser un objectif de bruit de 20 % sur 24 heures et de moins 15 % la nuit, mais de choisir de réaliser un objectif de bruit de 20 % sur 24 heures et de moins 15 % la nuit.

Dans un premier temps (d'ici novembre 2024), environ 15 % et dans un second temps, les 5 % restants seront réalisés pendant la période de 24 heures. En préparation de cette prochaine phase, l'effet des mesures déjà mises en œuvre sera évalué.

Le ministère estime que cette approche répondra aux intérêts des riverains et de l'industrie aéronautique. Une étape importante est franchie à court terme pour réduire les nuisances sonores tout en permettant la réalisation des propositions prometteuses qui ont été faites au cours de la conférence de l

mais qui ne peuvent être incluses dans la présente notification. Les détails exacts des mesures visant à atteindre l'objectif des 24 heures seront déterminés par un nouveau cabinet, conformément à la directive sur le bruit dans l'environnement.

8.2 La combinaison de mesures choisie

Combinaison de mesures

Aucune mesure individuelle de la liste restreinte n'est suffisante pour atteindre l'objectif en matière de bruit (voir chapitre 7). Une combinaison de mesures est nécessaire. En outre, la directive sur le bruit dans l'environnement stipule que les mesures choisies ne doivent pas être plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif en matière de bruit. Les restrictions d'exploitation commerciale ne peuvent être envisagées qu'après que d'autres mesures ont été prises en considération.

Dans un premier temps, il s'agira donc d'examiner quelles sont les mesures les plus rentables. Ensuite, la contribution des mesures individuelles à l'objectif de réduction du bruit sera examinée. L'impact sur le bruit et le rapport coût-efficacité de la combinaison ne peuvent tout simplement pas être déterminés en additionnant les scores des mesures individuelles. Les mesures combinées peuvent donner lieu à des doubles comptages, à des effets qui se neutralisent mutuellement ou, au contraire, à des synergies (mesures qui s'amplifient mutuellement lorsqu'elles sont mises en œuvre de manière combinée).

Suite à l'analyse des mesures figurant sur la liste restreinte, la mesure de renouvellement de la flotte a été omise, car il est apparu que le renouvellement de la flotte d'ici novembre 2024 a déjà été suffisamment pris en compte dans la référence (baseline). Dans les réponses aux efforts supplémentaires proposés dans la consultation en ce qui concerne les données utilisées dans la référence - en engageant des investissements supplémentaires et/ou en avançant le renouvellement de la flotte - ne se traduisent pas par une plus grande réduction des nuisances d'ici novembre 2024.

que ce qui a déjà été calculé dans la référence. Toutefois, après novembre 2024, le renouvellement de la flotte proposé pourrait effectivement apporter une contribution supplémentaire. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'objectif en matière de bruit doit être atteint progressivement pour la période de 24 heures (voir notamment le chapitre 4).

L'utilisation d'avions plus silencieux pendant la période nocturne et la réduction de l'utilisation des pistes secondaires sont des mesures (opérationnelles) qui contribuent à l'objectif en matière de bruit et qui peuvent être combinées. Toutefois, la combinaison de ces deux mesures n'est pas suffisante pour atteindre l'objectif en matière de bruit d'ici novembre 2024. Ces mesures doivent être complétées par d'autres mesures. En cas d'absence d'autres mesures répondant à tous les critères, il faut alors nécessairement s'en remettre aux limitations de capacité, tant pour le nombre total de vols que spécifiquement pour la nuit.

L'étendue de la limitation de capacité est liée à l'objectif de bruit à atteindre. Le fait de s'en tenir strictement à la réalisation de l'objectif de bruit pour la période de 24 heures d'ici novembre 2024 nécessiterait une restriction opérationnelle commerciale disproportionnée qui pourrait mettre en péril la fonction de plaque tournante de Schiphol.

En outre, comme indiqué au chapitre 5.3, un espace est réservé aux mesures favorables qui ne contribueront à la réduction des nuisances sonores qu'après novembre 2024. C'est la raison pour laquelle la réalisation progressive de l'objectif de bruit pour la période de 24 heures, mentionnée précédemment, a finalement été choisie.

Il en résulte une limitation de la capacité à 452 500 vols sur le nombre total de vols par an. Une limitation de capacité à 28 700 vols s'applique à la nuit.

Le tableau ci-dessous présente l'effet de la combinaison de mesures choisie en ce qui concerne les objectifs et le rapport coût-efficacité. En ce qui concerne la réduction du bruit, elle a été calculée en combinaison. La réduction du bruit par mesure est présentée au chapitre 7.

Remarques concernant le rapport coût-efficacité

Les remarques suivantes s'appliquent au rapport coût-efficacité de cette combinaison. La mesure consistant à déployer des avions plus silencieux pendant la période nocturne augmenterait les coûts pour les compagnies aériennes. Certains des vols de nuit les plus bruyants seraient déplacés vers la journée, ce qui réduirait l'utilisation de la capacité de la flotte et augmenterait les frais d'exploitation. Cela réduirait l'utilisation de la capacité de la flotte et augmenterait les frais d'exploitation. Decisio utilise les coûts moyens en blocs d'heures par segment (voir le rapport dans Annexe III) pour calculer ces coûts. En outre, le

le passage de vols de nuit à des vols de jour entraînerait pour certains passagers en correspondance des temps de changement plus longs. Cela entraîne une augmentation des frais de voyage, qui sont calculés sur la base de la valeur du temps (VT) d'un passager moyen d'une compagnie aérienne.

La mesure consistant à réduire l'utilisation des pistes secondaires augmente les temps de roulage, ainsi que les temps de trajet pour certains vols. Cela augmente les frais d'exploitation pour les compagnies aériennes et les coûts de temps de voyage pour les passagers.

Tableau 8.1 Effet sur le bruit et le rapport coût-efficacité de la combinaison à notifier

	Impact sur l'objectif				Rapport coût-efficacité (coût par unité réduite en EUR)			
	Objectif : -20	-20%	-15%	-15%				
		Très ennuyé		Personnes en situation de	Très ennuyé		Personnes en situation de	
	Maisons à l'intérieur	les personnes à l'intérieur	Maisons à l'intérieur	sommeil sévère perturbation	Maisons à l'intérieur	les gens à l'intérieur	Maisons à l'intérieur	sommeil perturbatio
								n
Combinaison de mesures	58dB_{Lden}	48dB_{Lden}	48dB_{Lnight}	40dB_{Lnight}	58dB_{Lden}	48dB_{Lden}	48dB_{Lnight}	40dB_{Lnight}
1. Utilisation d'avions plus silencieux pendant- période nocturne		-15.9%	-18.9%	-15.0%	-623,062	-42,160	-710,361	-208,840
2. Réduction de l'utilisation des pistes secondaires								
3. Réduction de la capacité nocturne à 28 700 vols								
4. Réduction de la capacité à 452 500 vols au total								

Une réduction de la capacité nocturne augmente les coûts des compagnies aériennes. Certains vols de nuit sont déplacés vers la journée, ce qui réduit l'utilisation de la flotte et augmente donc les frais d'exploitation. Dans ce cas également, les passagers en correspondance risquent d'être confrontés à des temps de changement plus longs et à des frais de voyage plus élevés. Le coût de la main-d'œuvre dans le secteur pourrait diminuer car il y a moins de travail à effectuer la nuit. Toutefois, cela signifie également que les employés du secteur gagneront moins. Il s'agit d'un effet de redistribution qui n'a pas été modélisé séparément. Le déplacement des vols de la nuit vers la journée peut rendre les heures de départ et d'arrivée plus attrayantes pour les passagers. Cet effet n'a toutefois pas été modélisé séparément.

Une réduction de la capacité totale rendrait une partie de la flotte excédentaire. Cela entraînerait des coûts d'amortissement supplémentaires. Ces coûts supplémentaires ont été modélisés en estimant la moindre utilisation de la flotte et les coûts associés. Les coûts d'infrastructure devraient être répartis sur un nombre réduit d'unités (passagers et fret), ce qui entraînerait une augmentation des redevances aéroportuaires. Les redevances plus élevées seraient payées par les passagers et les compagnies de transport. Il s'agit d'un effet de redistribution qui n'a pas été modélisé séparément. La diminution de la

certains passagers ne pourront plus prendre l'avion ou utiliseront plutôt les aéroports d'autres pays. Cet effet est estimé en utilisant la "règle de la moitié", selon laquelle l'effet est considéré comme étant la moitié de l'augmentation des coûts pour les passagers qui continuent à prendre l'avion. Il y a également un effet sur le chômage parce que le niveau d'activité à Schiphol diminue, ce qui entraîne une réduction des recettes fiscales et une augmentation des dépenses de prestations par le gouvernement. Decisio n'a inclus que l'effet net du chômage frictionnel dû à la perte d'emplois à Schiphol. Les restrictions de capacité entraînent une diminution des émissions totales de gaz à effet de serre et de substances polluantes. Alors que certains vols seront simplement déplacés vers d'autres aéroports, d'autres cesseront complètement, ce qui entraînera une réduction des émissions globales. La diminution des émissions de CO₂, de PM₁₀ et de NO_x aurait un effet positif sur le climat et la qualité de l'air au niveau local. Pour le calcul de ces effets externes, veuillez vous référer à l'annexe A du rapport sur les émissions de CO₂, PM10 et NOx.

le rapport coût-efficacité.

Représentation des effets des mesures sous forme de contours de bruit

La carte en courbes de niveau ci-dessous montre les nuisances sonores après la mise en œuvre des mesures qui



seront introduites à partir de novembre 2024, par rapport à la référence (baseline). La première carte est pour la période de 24 heures (L_{den}) et la seconde pour la nuit (L_{night}).



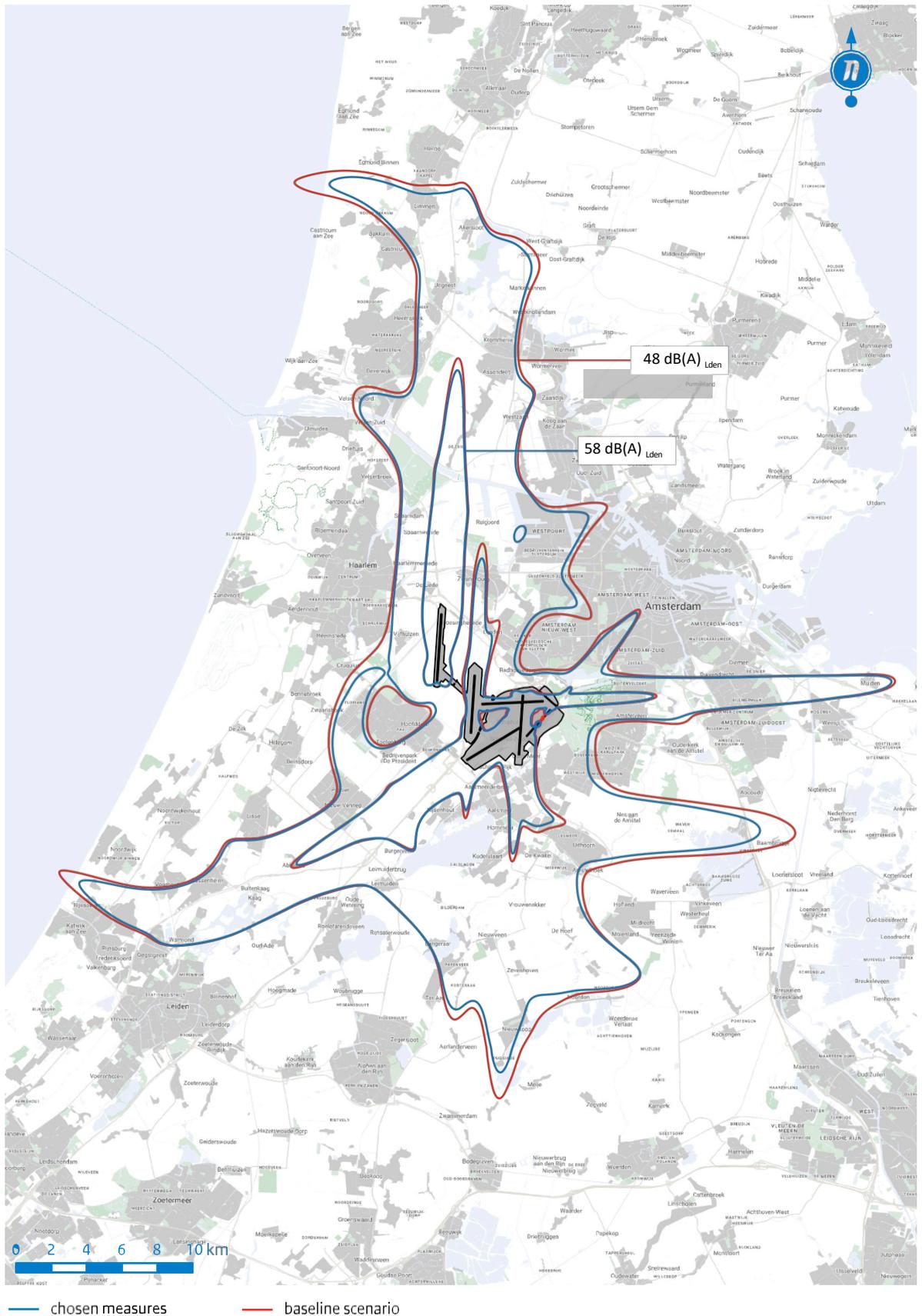


Figure 8.1 Contours de bruit pour une période de 24 heures avec les mesures mises en œuvre, par rapport à la référence (ligne de base)

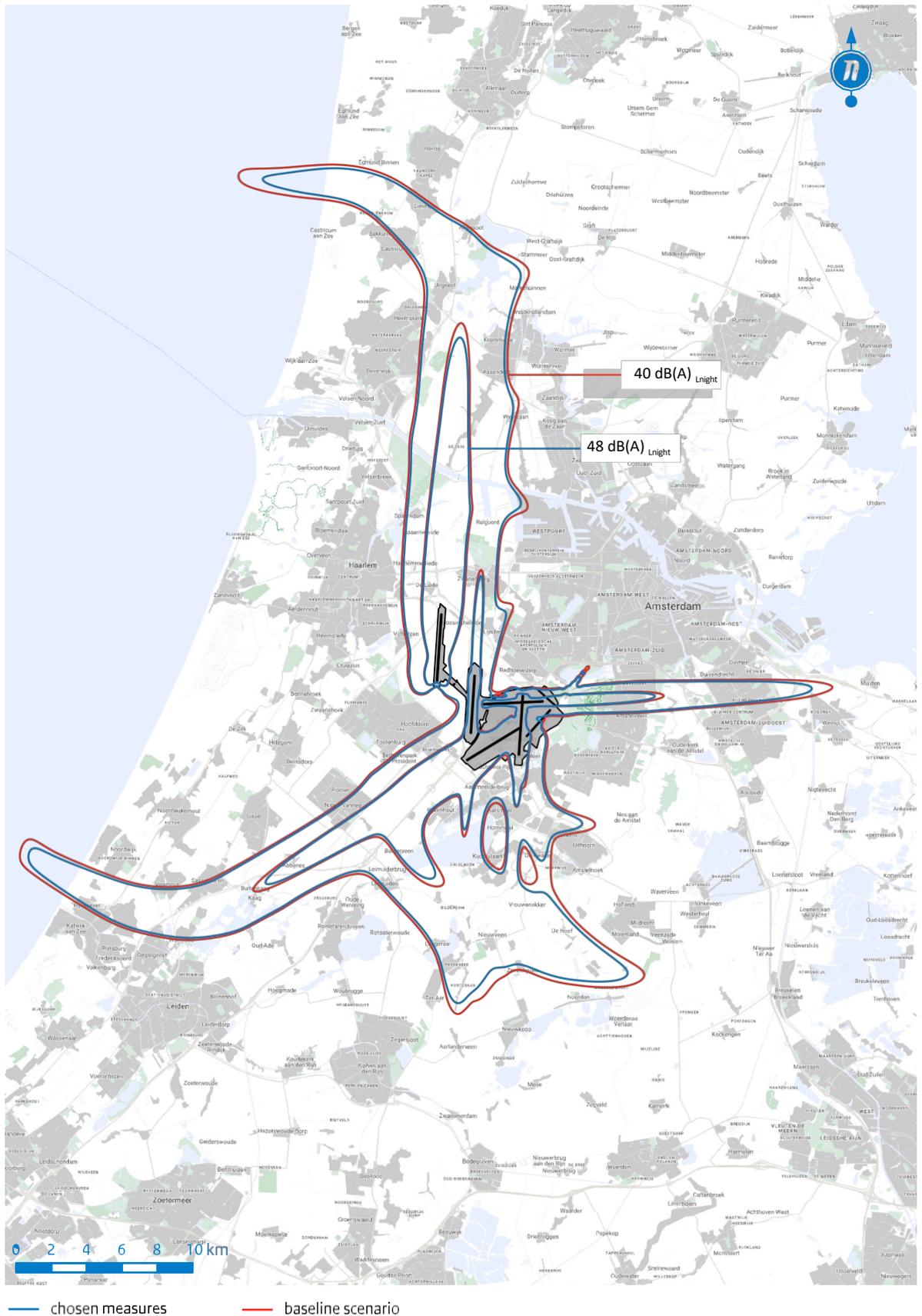


Figure 8.2 Contours de bruit pour le nighnime avec les mesures mises en œuvre, par rapport à la référence (baseline)

8.3 Des mesures prometteuses pour l'avenir

L'un des critères de sélection lors de l'évaluation des mesures était la possibilité de les mettre en œuvre par novembre 2024. Les parties prenantes ont également proposé des mesures qui ne satisfont pas à ce critère mais qui pourraient néanmoins contribuer à réduire davantage les nuisances sonores à l'avenir. C'est le cas par exemple de la mesure relative au renouvellement de la flotte, qui prendrait effet en grande partie au cours de la période 2025-2027.

Un autre exemple est la fermeture la nuit. Les effets de cette mesure doivent encore être étudiés en détail et évalués en termes de rapport coût-efficacité (entre autres).

En outre, les parties prenantes auraient besoin d'un processus de consultation qui leur donnerait l'occasion de faire connaître leur point de vue sur la fermeture nocturne. C'est en partie pour ces raisons qu'il n'est pas possible d'inclure les fermetures nocturnes dans la procédure actuelle de l'approche équilibrée.

La mise en œuvre de ces mesures dépend de diverses variables et de programmes plus vastes, tels que le programme néerlandais de réaffectation de l'espace aérien. Si ces mesures sont mises en œuvre, elles devraient entraîner une diminution supplémentaire des nuisances sonores par rapport à la situation de novembre 2024. Ceci est conforme à l'objectif à long terme de réduction continue des nuisances sonores.

Mesures potentielles à l'avenir

Outre les développements autonomes pour lesquels aucune mesure ne doit être prise, plusieurs mesures potentielles ont été identifiées qui satisfont aux critères de sélection utilisés dans la procédure mais qui nécessitent une période plus longue pour leur préparation et/ou leur mise en œuvre. Il s'agit des mesures suivantes

- Fermeture de l'aéroport de Schiphol la nuit pour les arrivées et les départs.
- Utiliser des instruments financiers (y compris la différenciation des taux des redevances aéroportuaires) pour encourager le renouvellement accéléré de la flotte.
- Optimiser les différentes procédures opérationnelles de décollage et d'atterrissage (minimiser les segments pendant lesquels les avions volent longtemps à la même altitude, optimiser la vitesse de montée, les décollages en intersection, les décollages à poussée réduite, etc.)
- Introduire de nouvelles procédures opérationnelles (en tout cas RNP AR pour les approches parallèles).
- Augmentation du nombre de CDA (continuous descent approaches).
- Concentrer les trajectoires de vol pour réduire l'exposition globale au bruit des avions.
- A l'exclusion des avions bruyants.

9

Résumé des résultats et de l'impact des évaluations de la faisabilité

9.1 Les évaluations de faisabilité

Parallèlement à la consultation, les mesures présentées dans le document de consultation ont été évaluées par le Contrôle du trafic aérien des Pays-Bas (Luchtverkeersleiding Nederland, ci-après "LVNL") et l'Inspection de l'environnement humain et des transports (Inspectie Leefomgeving en Transport, ci-après "ILT").

LVNL a évalué la faisabilité des mesures individuelles figurant sur la liste restreinte du document de consultation, ainsi que des trois combinaisons sélectionnées. Les deux critères d'évaluation utilisés étaient la sécurité opérationnelle et l'impact sur l'organisation. L'évaluation de la mise en œuvre a fourni une image des effets de chaque changement opérationnel ou procédural en termes 1) de sécurité, 2) d'efficacité et 3) d'environnement. Les combinaisons de mesures proposées ont été évaluées selon les mêmes critères. L'évaluation complète réalisée par LVNL figure à l'annexe V. Une fois la liste définitive établie, LVNL a procédé à une deuxième évaluation de la mise en œuvre ; cette évaluation figure à l'annexe VI.

ILT a réalisé une étude d'impact dans laquelle elle a pris

en compte des points d'attention concernant la sécurité et l'effet attendu sur les nuisances sonores. Cette analyse d'impact figure à l'annexe VII. Il convient de noter que l'analyse d'impact n'est absolument pas une analyse de l'applicabilité et de la mise en œuvre de la directive.

(connu sous le nom de "test HUF"). L'ILT ne peut effectuer un test HUF qu'une fois que les mesures ont été incluses dans un projet de règlement. Le test HUF identifie les points d'attention possibles et les conséquences à surveiller. L'ILT a répondu aux mesures du document de consultation dans les grandes lignes. Après la sélection finale de la combinaison de mesures, le ministère a tenu une deuxième discussion exploratoire avec l'ILT.

Dans sa réponse au document de consultation, l'aéroport de Schiphol a commenté la faisabilité des mesures. Ces commentaires ont été paraphrasés ci-dessous.

9.2 Conclusions des évaluations de faisabilité des mesures du document de consultation

Air Traffic Control The Netherlands (LVNL) LVNL conclut que les mesures proposées, tant individuellement qu'en combinaison, peuvent être évaluées comme suit réalisable pour autant que certaines conditions préalables soient remplies et que les implications potentielles soient acceptées. En ce qui concerne plus particulièrement la mesure visant à minimiser l'utilisation de la piste de Buitenveldert, LVNL note que la restriction de l'utilisation de cette piste correspond à la pratique actuelle dans laquelle une utilisation préférentielle stricte de la piste est d'application. Selon LVNL, cette mesure

ne contribuerait pas à réduire davantage les nuisances

sonores par rapport au statu quo.

Les principaux thèmes des implications des mesures spécifiées dans le document de consultation (y compris la numérotation utilisée dans ce document) :

- Les mesures opérationnelles telles que la réduction de l'utilisation des pistes secondaires ont un effet sur la capacité de traitement ; si aucune modification n'est apportée à la ^{déclaration} de capacité⁴², cela entraînera un étalement des pics et une réduction de la marge de manœuvre pour faire face aux perturbations.
- La réduction des vols de nuit ou l'extension du régime nocturne exercerait une pression opérationnelle sur les marges des périodes jour/nuit, en supposant que les vols soient déplacés de la nuit vers la journée. Ces périodes seront plus chargées, ce qui se traduira par des pics plus longs et une marge de manœuvre réduite en cas de perturbations. La marge de manœuvre est également réduite en raison de la diminution de l'utilisation des pistes secondaires. Cela signifie que les perturbations (qu'elles soient dues aux conditions météorologiques ou à d'autres facteurs) auront des répercussions plus importantes et dureront probablement plus longtemps que dans la situation actuelle.
- Les combinaisons de mesures opérationnelles en particulier, par exemple M7b et M10, affecteront la capacité de traitement.
- La réduction du nombre total de vols peut conduire à l'utilisation de plus grands types d'avions, ce qui a un effet indirect sur la capacité de traitement du contrôle aérien. En effet, il faut davantage de ^{séparations}⁴³ pour les avions de plus grande taille.

Comme indiqué, la LVNL a déclaré que toutes les combinaisons de mesures étaient réalisables. Toutefois, selon LVNL, cela est soumis aux conditions préalables suivantes :

1. Il convient de modifier la répartition des créneaux horaires au cours de la journée dans la déclaration de capacité.
2. L'offre de transport doit être en équilibre avec la déclaration de capacité modifiée.
3. Les compagnies aériennes doivent respecter les horaires.
4. La capacité de l'infrastructure au sol à Schiphol doit être alignée sur la combinaison des transports.
5. Il convient d'accepter l'effet négatif sur la réalisation des objectifs européens et néerlandais en matière d'éducation et de formation.

⁴² Conformément au règlement de l'UE sur les créneaux horaires, chaque État membre doit veiller à ce qu'une déclaration de capacité soit établie deux fois par an pour les aéroports coordonnés. La déclaration de capacité constitue la base de l'attribution des créneaux horaires par le coordonnateur de créneaux.

⁴³ Pour que le trafic aérien se déroule en toute sécurité, tant au sol que dans les airs, les avions et les autres véhicules doivent se trouver à une distance suffisante (séparation) les uns des autres. Le contrôle du trafic aérien est responsable de la séparation au sol et dans les airs. Source : LVNL : LVNL.

Objectifs de performance⁴⁴ en ce qui concerne les retards et l'efficacité des vols.

6. Acceptation d'une marge de manœuvre réduite pour le rétablissement à la suite d'une perturbation.
7. L'acceptation du fait que le trafic aérien et aéroportuaire durera plus longtemps.

Inspection de l'environnement humain et des transports (ILT)

L'ILT reconnaît que les mesures spécifiées permettent d'atteindre l'objectif de bruit qui a été formulé. En ce qui concerne la sécurité, elle signale que les mesures qui augmentent la charge opérationnelle se feront au détriment de la sécurité, à moins que des mesures d'atténuation ne soient prises. Il s'agit par exemple d'un pic de trafic aérien plus important ou plus durable. Cela entraîne un risque accru d'erreurs (trafic conflictuel), moins de possibilités de récupération et moins de temps et de marge de manœuvre pour faire face aux perturbations. L'ILT s'attend à ce que cet effet soit moindre pour les mesures visant à réduire la capacité (comme dans la décision de contraction) ou les mesures qui s'attaquent à la source (avions plus silencieux).

La combinaison finale des mesures a également été discutée avec l'ILT.

Aéroport de Schiphol

Dans sa réponse, l'aéroport de Schiphol a d'abord proposé un autre ensemble de mesures. Il n'a pas effectué d'évaluation formelle de la mise en œuvre, mais a formulé quelques commentaires sur la faisabilité des mesures présentées dans le document de consultation. Les principaux commentaires sont les suivants :

1. La réduction de l'utilisation de la piste de Buitenveldert ne réduira pas de manière significative les nuisances sonores car il y a peu de différence entre cette mesure et l'utilisation actuelle de cette piste.
2. La réduction du nombre de vols de nuit aura un effet boule de neige pendant la journée, en particulier à la marge, c'est-à-dire au début et à la fin de la journée. Elle rendra également plus difficile le respect d'une utilisation préférentielle stricte des pistes et exacerbera la nécessité d'utiliser une quatrième piste.
3. L'effet positif estimé de l'utilisation de redevances pour encourager les compagnies aériennes à utiliser des avions plus silencieux est trop optimiste, tant en termes de faisabilité de la mise en œuvre par les compagnies aériennes qu'en termes d'efficacité. novembre 2024 et l'effet attendu du mécanisme de tarification.
4. Il n'existe pas de relation univoque entre le nombre de vols et les nuisances sonores perçues, que ce soit la nuit ou le jour. Par exemple, un seul avion la nuit peut causer des nuisances disproportionnées dans les zones urbaines.

⁴⁴ Objectifs de performance européens et néerlandais de LVNL

le sommeil des gens. De plus, 440 000 avions d'une catégorie plus silencieuse pourraient - en théorie - avoir un impact plus important que 383 000 avions d'une catégorie plus lourde.

9.3 Effet des évaluations de faisabilité sur la liste restreinte et la combinaison des mesures

L'effet direct des évaluations de la mise en œuvre effectuées par LVNL et ILT sur la liste restreinte de mesures compilée dans le document de notification est que la mesure visant à réduire l'utilisation de la piste de Buitenveldert a été retirée de la liste restreinte. Les évaluations de la mise en œuvre montrent qu'il n'est pas possible de réduire davantage l'utilisation de cette piste.

En outre, les évaluations de la mise en œuvre mettent en garde contre la combinaison de mesures opérationnelles. La combinaison de mesures opérationnelles, telles que celles concernant "l'extension du régime nocturne" et "la réduction de l'utilisation des pistes secondaires" dans le document de consultation, rendrait les opérations plus complexes - avec moins de possibilités de récupération - et pourrait donc conduire à des situations dangereuses. Le ministère a donc décidé d'inclure une seule mesure opérationnelle dans la combinaison de mesures choisie, à savoir la restriction de l'utilisation des pistes secondaires.

La mesure "Extension du régime nocturne" (au soir et au matin) a été retirée de la liste restreinte en raison des évaluations de la mise en œuvre. Les pics aux "épaules de la nuit" deviennent plus élevés et plus longs avec la mesure sous cette forme. Cette mesure, tout comme la combinaison de mesures opérationnelles, entraîne une augmentation de la complexité.

9.4 Évaluation de la faisabilité des mesures alternatives proposées dans les réponses à la consultation

LVNL a réalisé une évaluation de la mise en œuvre de quatre mesures alternatives proposées dans les réponses à la consultation. Cette évaluation n'a porté que sur la faisabilité des mesures individuelles, et non sur les combinaisons de mesures. Parmi les mesures évaluées, les deux premières ont été présélectionnées. La troisième mesure a d'abord été présélectionnée, mais a été retirée après une analyse plus approfondie et l'application des critères de sélection.

1. Renouvellement de la flotte.
2. Utiliser des avions moins bruyants pendant la nuit.
3. A l'exclusion des avions bruyants.

La fermeture nocturne proposée par l'aéroport de Schiphol dans son plan en 8 points n'a pas été retenue. Il s'agit d'une mesure qui ne correspond pas à l'approche équilibrée actuelle.

comme expliqué à la section 8.3 (Mesures prometteuses pour l'avenir). Malgré cela, le ministère a demandé à la LVNL d'évaluer la mesure, compte tenu de l'intérêt général qu'elle suscitait dans la société. La mesure évaluée était la suivante :

4. Fermeture la nuit de 00h00 à 05h00 et de 00h00 à 06h00 avec une limitation de la capacité à 22 000 vols.

Selon la LVNL, les quatre mesures sont en principe réalisables. Chaque mesure est soumise à certaines conditions préalables qui doivent être remplies. LVNL note que l'effet des mesures et leur faisabilité dépendent en partie de la forme que prend chaque mesure dans la pratique. Les effets directs et indirects d'une mesure - par exemple sur la composition de la flotte et la répartition du trafic au cours de la journée - peuvent par exemple avoir des répercussions sur la manutention, la capacité, la ponctualité et l'utilisation des pistes.

En ce qui concerne la fermeture nocturne en particulier, la LVNL note que l'on peut supposer qu'elle entraînera un déplacement du trafic aérien vers la journée. LVNL ne pourra évaluer les effets de cette mesure que lorsqu'elle saura comment les compagnies aériennes adapteront leurs programmes de vols pour tenir compte de la mesure et comment le trafic nocturne éventuel pourra être géré.

10

Étapes suivantes et points d'attention

Introduction

L'achèvement de la procédure d'approche équilibrée sera suivi d'une prise de décision nationale, de la poursuite des discussions avec le coordinateur du créneau et le gestionnaire du réseau, et (bien sûr) de la préparation de la mise en œuvre des mesures.

souhaits et de ses objections (également en anglais).

10.1 Prise de décision nationale à l'issue de la procédure d'approche équilibrée

Une fois la procédure d'approche équilibrée achevée, le cabinet intégrera finalement les mesures dans un décret modifié sur le trafic de l'aéroport de Schiphol (Luchthavenverkeerbesluit, ci-après dénommé "LVB"). Pour ce LVB, les effets sur l'environnement seront décrits dans une étude d'impact sur l'environnement (EIE). Un projet d'EIE a déjà été élaboré dans le cadre du projet de modification du LVB pour le NNHS en 2021. Cette EIE sera mise à jour avec les informations les plus récentes. L'un des aspects de cette mise à jour consiste à étudier les effets des mesures choisies dans le cadre de la procédure d'approche équilibrée.

Le projet de modification du LVB sera ensuite publié, accompagné de l'EIE actualisée, et tout le monde disposera de quatre semaines pour faire part de ses

appelés "avis"). Le cabinet élabore alors une réponse et le projet de décret est modifié si nécessaire. Parallèlement à la procédure de recueil des avis, le projet de décret sera soumis au Parlement (procédure dite "préliminaire"). Le Parlement peut, s'il le souhaite, discuter du projet de décret avec le ministre. Il n'est pas formellement tenu d'approuver le projet.

Ensuite, le projet de décret sera soumis à la section consultative du Conseil d'État pour avis. Celui-ci émet généralement ses recommandations dans un délai de trois mois. Le Cabinet rédige alors un rapport sur ces recommandations et le projet d'arrêté est modifié en conséquence si nécessaire. Le projet de décret est ensuite soumis, avec le rapport, à la signature du Roi (appelée "avis conforme"). Le décret définitif est publié au Bulletin des lois et décrets et entre en vigueur à la date indiquée dans le décret.

10.2 Effets des mesures sur les créneaux horaires

Coordination des créneaux horaires à Schiphol

La réglementation européenne prévoit des règles pour le processus de déclaration de capacité et d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports coordonnés. Schiphol définit sa déclaration de capacité deux fois par an. La déclaration de capacité reflète la capacité disponible pour cette saison, en tenant compte des aspects techniques,

les contraintes opérationnelles et environnementales. Sur la base de la déclaration de capacité, le coordonnateur indépendant des créneaux horaires attribue les créneaux aux compagnies aériennes pour chaque saison. Tant qu'au moins 80 % de la série de créneaux est effectivement utilisée, le règlement de l'UE sur les créneaux horaires permet à une compagnie aérienne de bénéficier de la même série de créneaux pour la saison comparable suivante. C'est ce que l'on appelle les "créneaux historiques". Si la capacité disponible est réduite par Schiphol en raison d'un nouveau paramètre environnemental, conformément à la décision du Conseil des ministres inscrite dans la réglementation, le coordonnateur des créneaux horaires ne peut pas honorer toutes les demandes de créneaux historiques. Cela a des conséquences sur l'exploitation commerciale de l'aéroport

et donc sur les activités des compagnies aériennes. C'est pourquoi le gouvernement s'est engagé à adopter une approche prudente, mise en œuvre dans la pratique en suivant la procédure de l'approche équilibrée.

Airport Coordination Netherlands (ACNL)

Les règlements de l'UE sur les créneaux horaires stipulent que l'attribution des capacités dans les aéroports coordonnés de l'UE doit être effectuée par un coordonnateur de créneaux horaires indépendant sur le plan fonctionnel et financier. Aux Pays-Bas, le coordonnateur exclusif des créneaux horaires L'autorisation d'attribution des créneaux horaires a été confiée à l'Airport Coordination Netherlands (ACNL). L'ACNL attribue les créneaux horaires aux compagnies aériennes de manière neutre, non discriminatoire et transparente, dans le but de maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire disponible. Les tâches de l'ACNL couvrent les aéroports coordonnés d'Amsterdam Airport Schiphol (AMS), de Rotterdam The Hague Airport (RTM) et d'Eindhoven Airport (EIN).

L'ACNL est un organisme administratif indépendant de droit public nommé en vertu de l'article 8a.64 de la loi néerlandaise sur l'aviation. Les fondements de l'attribution des créneaux horaires sont le règlement de l'UE sur les créneaux horaires, les lignes directrices mondiales sur les créneaux horaires dans les aéroports et le Besluit slotallocatie (décret sur l'attribution des créneaux horaires)⁴⁵. Étant donné que les tâches du coordonnateur de créneaux horaires, telles qu'elles sont définies dans le règlement de l'UE sur les créneaux horaires, doivent être exécutées de manière indépendante, les articles 21 et 22 de la loi-cadre sur les organismes publics non départementaux ont été déclarés inapplicables à l'ACNL. L'IenW n'a donc aucune influence sur le processus d'attribution des créneaux horaires.

La réduction proposée du nombre de mouvements de vol, conformément à cette procédure d'approche équilibrée, conduira à ce que la capacité disponible à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol soit inférieure au nombre de créneaux horaires pour lesquels il existe des revendications historiques. La réglementation européenne ne prévoit pas de méthodologie pour faire face à une telle situation et le ministère a donc envoyé une lettre à la fin du mois de juin 2022 demandant à l'ACNL d'étudier comment parvenir à une réduction du nombre de mouvements d'avions, et des créneaux horaires correspondants, dans le cadre des règles et des procédures d'attribution des créneaux horaires.

⁴⁵ Décret sur l'attribution des créneaux horaires



Recommandations de l'ACNL

Le 14 février dernier, l'ACNL a publié un rapport consultatif et un projet de règles (contenant la méthodologie de réduction). Le rapport consultatif examine les différentes étapes du processus à suivre par les parties concernées (l'État, l'aéroport, le coordonnateur des créneaux horaires), en fonction de leurs responsabilités individuelles, afin de parvenir à une réduction. Les rôles et responsabilités sont les suivants :

1. Le ministère (IenW) adopte une norme environnementale dans les cadres applicables de la législation et de la réglementation.
2. Sur la base de cette norme environnementale, l'exploitant de l'aéroport détermine la déclaration de capacité (en termes de nombre de créneaux horaires disponibles pour l'attribution) chaque saison, en tenant compte du calendrier mondial d'attribution des créneaux horaires.
3. L'ACNL attribue aux compagnies aériennes les créneaux horaires disponibles dans la déclaration de capacité, conformément à la réglementation sur les créneaux horaires. L'ACNL ne joue aucun rôle officiel dans la détermination du nombre de créneaux horaires disponibles.
4. Les compagnies aériennes sont responsables de l'utilisation de ces créneaux horaires conformément aux règles. Les compagnies aériennes sont libres de choisir les destinations et les types d'avions utilisés dans les créneaux horaires attribués. L'inspection de l'environnement humain et des transports (ILT) et l'ACNL contrôlent l'utilisation des créneaux horaires.

Outre les rôles et les responsabilités, le rapport consultatif examine les exigences juridiques, liées au processus et au contenu de ces étapes et les implications qu'elles ont pour la date de mise en œuvre. Il convient de noter que la déclaration de capacité résultant de l'approche équilibrée détermine l'attribution des créneaux horaires par l'ACNL. Conformément au règlement 598/2014, le résultat de la procédure d'approche équilibrée doit être annoncé au moins deux mois avant la définition des paramètres de coordination pour la saison d'hiver 2024/2025 de l'IATA. En outre, la norme environnementale doit être intégrée dans la législation, après quoi Schiphol doit discuter en détail de la déclaration de capacité au sein du comité de coordination néerlandais avant qu'elle ne soit fixée au début du mois de mai 2024. Par la suite, l'ACNL peut utiliser la déclaration de capacité comme base pour l'allocation finale pour la saison d'hiver IATA 2024/2025.

Parallèlement au rapport consultatif, l'ACNL a publié un projet de règles de politique générale concernant la méthode d'attribution des créneaux horaires dans le cas où il y a moins de créneaux disponibles que de demandes historiques. Cette procédure sera définie dans une règle de politique générale (au sens de la loi générale sur le droit administratif) et sera transparente, non discriminatoire et publiée en temps utile. Le nombre de créneaux horaires actuellement attribués est réparti entre un grand nombre de compagnies aériennes. L'ACNL a l'intention d'appliquer une réduction proportionnelle (pro rata). L'ACNL publiera la règle de politique après

informera les parties du secteur et établira une procédure de travail indiquant comment l'ACNL appliquera le critère de proportionnalité dans la pratique et ce que l'on attend des compagnies aériennes. L'ACNL prévoit de publier cette procédure de travail dès que la règle politique aura été déterminée. L'ACNL déterminera la règle de politique générale une fois qu'elle sera nécessaire, sur la base de la déclaration ^{de} capacité imminente⁴⁶.

10.3 Alignement sur le gestionnaire de réseau

Le gestionnaire de réseau (Network Manager Operational Division, Eurocontrol) prévoit, planifie et coordonne le traitement des vols en Europe et au-dessus de l'Europe afin qu'ils soient aussi sûrs et efficaces que possible. Le centre d'exploitation du gestionnaire de réseau veille notamment à ce que la capacité de l'espace aérien soit utilisée de manière efficace. Diverses questions sont documentées dans le plan annuel d'exploitation du réseau pour le court terme (l'année à venir) et le moyen terme (cinq ans).

Dans une première réponse au document de consultation, le gestionnaire du réseau a souligné l'importance d'une coordination en temps utile avec les aéroports qui seront affectés par les mesures qui seront finalement retenues. Le gestionnaire du réseau a proposé d'analyser l'impact des mesures sur les autres aéroports et sur le réseau européen dans son ensemble, dans l'espoir de contribuer à minimiser cet impact. Le ministère cherchera à collaborer avec le gestionnaire du réseau lorsque les mesures seront élaborées en détail.

⁴⁶ Lettre du gouvernement, Adviesrapport en beleidsregel slotreductie van A C N L (Rapport consultatif de l'ACNL et règles politiques pour la réduction des créneaux horaires).

Annexe 1

Consultation des parties prenantes et processus de consultation

Introduction

La directive sur le bruit dans l'environnement impose de suivre des étapes qui impliquent respectivement une consultation préalable avec l'industrie aéronautique (consultation technique), une consultation avec toutes les parties prenantes (période de consultation) et - après traitement de cette consultation - la soumission des mesures proposées à l'UE pour notification (période de notification).

Ce chapitre explique comment la procédure d'approche équilibrée de Schiphol a été mise en œuvre. Un principe directeur essentiel a été d'informer et d'impliquer régulièrement toutes les parties prenantes. Le document de consultation a été largement diffusé afin de permettre à toutes les parties prenantes de réagir aux mesures en fonction de leur point de vue et de leurs intérêts, et de proposer des mesures alternatives. Des réunions d'information destinées à un large public et des réunions techniques ont été organisées avant et pendant la période de consultation. Des contacts bilatéraux ont également été établis avec diverses parties lorsque le besoin s'en faisait sentir.

Début de la procédure d'approche équilibrée pour Schiphol

Une première session d'information en ligne a été

organisée pour les parties prenantes internationales le 8 décembre 2022. Au cours de cette session d'information, les participants ont été informés de la procédure d'approche équilibrée en général et de la manière dont elle se déroulerait dans le cas de l'aéroport de Schiphol.

A partir de décembre 2022, trois réunions techniques ont été organisées. Ces réunions se sont tenues le 22 décembre 2022,

24 janvier 2023 et 8 mars 2023. Les réunions techniques ont été organisées en ligne afin de permettre au plus grand nombre de parties possible d'y assister. Les participants aux réunions techniques comprenaient des exploitants d'aéroports, des compagnies aériennes et des prestataires de services de navigation aérienne. La référence (baseline) et l'objectif en matière de bruit ont été discutés lors de ces réunions. Les participants ont été informés sur le niveau de référence et sur les raisons pour lesquelles une date future avait été choisie pour ce point de référence. Il a été expliqué que l'objectif en matière de bruit est déterminé par rapport à la situation sonore en 2024 si aucune mesure supplémentaire n'est prise, tout en tenant compte des développements autonomes et des politiques existantes qui affectent la situation sonore projetée. En outre, les participants ont été informés de la manière dont la liste des mesures potentielles a été établie, des critères de sélection utilisés pour les évaluer et de la liste restreinte pour la consultation, y compris les calculs associés du rapport coût-efficacité de chaque mesure et de la mesure dans laquelle elle atteint l'objectif. Parallèlement aux réunions techniques, des études ont été réalisées pour déterminer dans quelle mesure les mesures potentielles atteignent l'objectif et leur rapport coût-efficacité. Ces études ont servi de base à l'élaboration du document de consultation. Les participants ont eu la possibilité de poser des questions avant les réunions techniques. Ces questions ont été traitées au cours des réunions. Les participants ont également eu la possibilité de poser des questions supplémentaires pendant les réunions. Les réponses écrites à toutes les questions (annexe IX) ont été distribuées après chaque réunion technique, dans un souci d'exhaustivité. Lors de la dernière réunion technique, les résultats des calculs du rapport coût-efficacité et de la mesure dans laquelle l'objectif a été atteint pour les différentes mesures ont été présentés.

liste restreinte. Outre les sessions techniques (qui étaient ouvertes à un large public), des réunions ont été organisées avec diverses parties prenantes nationales et internationales au cours de la période précédant la consultation formelle, ce qui a permis de poser des questions supplémentaires.

Parallèlement à la consultation sur la procédure d'approche équilibrée, une autre consultation a été organisée pour la modification du plan d'action contre le bruit de Schiphol 2018-2023. Le plan d'action décrit la situation en matière de bruit, le problème du bruit et des aspects tels que la quantité de bruit produite par le trafic aérien en provenance et à destination de l'aéroport et les mesures prises pour limiter les nuisances sonores. L'amendement vise à définir les objectifs en matière de bruit de l'approche équilibrée dans le plan d'action de Schiphol 2018-2023.

Les parties prenantes ont pu soumettre leur avis sur la proposition de modification entre le 16 mai 2023 et le 28 juin 2023. Les avis soumis ont été lus et évalués conjointement avec les réponses à la consultation internet sur l'approche équilibrée. Le document contenant les réponses figure à l'annexe X.

La consultation

La consultation formelle pour la procédure d'approche équilibrée de Schiphol a débuté le 15 mars 2023. Le document de consultation a été publié en néerlandais et en anglais. Une page web a également été mise à disposition en anglais pour les parties prenantes qui ne comprennent pas le néerlandais.

Les groupes cibles de la consultation ont été les résidents locaux, les organismes représentant les entreprises, les syndicats et les organismes représentant les employés, les organisations de protection de la nature et de l'environnement, les exploitants d'aéroports, les compagnies aériennes, les organismes de contrôle du trafic aérien et le gestionnaire du réseau.

La possibilité de soumettre des avis a été rendue publique par le biais d'un bulletin d'information largement diffusé, d'un communiqué de presse, de discussions bilatérales, du comité de coordination néerlandais et de divers forums de réunions internationales sur l'aviation. La Chambre basse du Parlement néerlandais a été informée au début de la consultation. La période de consultation a duré trois mois et s'est achevée le 15 juin 2023.

Pour permettre une réflexion approfondie sur le choix des mesures finales, le document de consultation présente non seulement toutes les mesures potentielles identifiées, mais aussi leurs combinaisons possibles. Trois de ces combinaisons ont été identifiées au début des

consultations comme étant viables pour atteindre l'objectif en matière de bruit d'ici novembre 2024.

Les parties prenantes participant à la consultation sont en tout cas invitées à donner leur avis sur la sélection, la composition, l'effet et l'opportunité des trois combinaisons de mesures présentées dans ce document. Les participants ont été expressément invités à proposer d'autres mesures ou d'autres combinaisons de mesures susceptibles de contribuer à la réalisation de l'objectif en matière de bruit et pouvant être mises en œuvre d'ici novembre 2024.

Deux séances d'information supplémentaires ont été organisées pendant la période de consultation : une en néerlandais et une en anglais. Ces sessions d'information se sont déroulées en ligne afin de faciliter la participation. Au cours de ces sessions, les fonctionnaires concernés et les experts en la matière ont donné des explications sur le document de consultation et ont donné la possibilité de poser des questions à ce sujet. Les questions soumises à l'avance et celles soulevées lors du chat en direct ont été discutées.

Aperçu des étapes de la consultation des parties prenantes

Le tableau ci-dessous résume la consultation des parties prenantes.

Tableau B.1 Étapes de la procédure d'approche équilibrée pour Schiphol

Étapes de la procédure d'approche équilibrée pour Schiphol			
Objectif	Formulaire	Groupe cible	Quand
1. Discussions techniques			
Expliquer et renforcer la conception de l'approche équilibrée, la méthodologie à utiliser dans les études et fournir des informations à l'avance sur les objectifs et les mesures possibles.	Trois consultations interactives à partir d'un studio dirigé par les fonctionnaires concernés avec la contribution d'experts en la matière/de chercheurs : présentations et séances d'AGQ sous différents formats.	Les parties prenantes et les compagnies aériennes, les organismes de contrôle du trafic aérien et les aéroports intéressés ou leurs représentants	<ul style="list-style-type: none"> • 22-Déc-2022 • 24-Jan-2023 • 8-Mar-2023
2. La consultation			
<ul style="list-style-type: none"> • Permettre à toutes les parties prenantes de réagir aux mesures en fonction de leurs propres perspectives et intérêts • Recueillir des informations en vue d'un éventuel resserrement et/ou d'une amélioration des objectifs et des mesures 	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation ouverte sur Internet en utilisant le document de consultation comme source d'information • Séances d'information supplémentaires et dialogue avec les parties prenantes 	Toutes les parties prenantes susceptibles d'être affectées par les mesures	Du 15 mars 2023 au 15 juin 2023
3. Séances d'information			
<ul style="list-style-type: none"> • Expliquer le document de consultation et répondre aux questions 	Deux sessions d'information interactives en ligne (en néerlandais et en anglais) à partir d'un studio ; les fonctionnaires concernés et les experts en la matière/chercheurs ont expliqué le document de consultation et les mesures dans le cadre de présentations et d'une session QGA.	Toutes les parties prenantes susceptibles d'être affectées par les mesures	20 avril 2023 et 8 mai 2023

Consultation permanente des parties prenantes

Outre les mesures, les accords et les échanges d'informations susmentionnés, des consultations ont été menées en parallèle avec un large éventail de parties prenantes. Les discussions ont eu lieu à partir de juin 2022, suite à la décision du Cabinet, et se sont intensifiées à partir de décembre 2022. Ces discussions ont été lancées par le ministère pour fournir des informations sur la mise en œuvre de la décision du Cabinet, ainsi que pour rassembler des informations afin que la procédure d'approche équilibrée puisse être menée avec soin et que les bonnes informations soient développées pour être utilisées dans les différentes étapes. Les consultations ont

eu lieu à la fois à l'initiative du ministère et, tout aussi souvent, à la demande des parties intéressées.



Des discussions non exhaustives ont été menées avec des groupes d'intérêt internationaux, diverses compagnies aériennes, des organisations de protection de la nature et de l'environnement, des organisations de contrôle du trafic aérien, des représentants des gouvernements des États membres de l'UE et d'autres pays, des autorités locales (conjointement avec la région administrative de Schiphol) et le conseil environnemental de Schiphol (consultation sociale sur l'aéroport), et d'autres encore.

Il y a également eu un alignement avec d'autres parties prenantes mentionnées dans le système, telles que le coordinateur de créneaux horaires et l'opérateur de réseau. Un résumé de cet alignement figure au chapitre 9.

Annexe 2

Réponse du ministère aux réponses reçues lors de la consultation

Introduction

Les réponses reçues ont permis de se concentrer davantage sur les détails de la question du bruit - y compris sa formulation et les arguments à l'appui - du point de vue des différents intérêts, avec une clarification plus approfondie des méthodes utilisées, un réexamen des mesures, l'ajout de nouvelles mesures et, finalement, la sélection d'une combinaison de mesures différente de celle proposée dans le document de consultation.

La consultation internet relative à la procédure d'approche équilibrée de Schiphol était ouverte à la soumission de réponses pour la période allant du 15 mars au 15 juin 2023. Les réponses ont été soumises pour publication, pour publication mais anonymement, ou non pour publication. Au total, 224 réponses ont été soumises, dont 173 sont accessibles au public avec l'autorisation des répondants.

Le ministère a étudié toutes les réponses. Il a également demandé à un cabinet d'études indépendant d'analyser les réponses. Cette analyse se trouve à l'annexe IV.

La présente annexe contient une contre-réponse en termes généraux aux réponses à la consultation. Les réponses soumises comme n'étant pas destinées à la publication ont été rendues anonymes et généralisées dans

Dans les sections ci-dessous, un résumé des principaux messages contenus dans les réponses relatives à divers sujets est présenté sous la forme d'"observations". Ces observations sont suivies d'une explication sur la manière dont le ministère a traité les réponses.

B2.1 Réponses à divers sujets

2.1.1 Réponses concernant la nécessité de mesures et de préférences

Observations basées sur les réponses

Les autorités locales (municipalités et autorités provinciales), les organisations de riverains et les organisations de défense de la nature et de l'environnement soutiennent explicitement la démarche visant à obtenir une amélioration significative des nuisances sonores d'ici à novembre 2024. Bien qu'il y ait des différences entre les compagnies, les compagnies aériennes sont plus critiques à l'égard des mesures proposées, y compris les preuves à l'appui et parfois même la nécessité des mesures.

L'aéroport de Schiphol reconnaît l'urgence des problèmes liés aux nuisances sonores.

En général, on peut conclure, indépendamment des origines ou des intérêts des répondants, qu'il n'y a pas de préférence explicite pour l'une ou l'autre des combinaisons de mesures proposées dans le document de consultation.

bruit

Toutefois, il existe une nette différence dans les préférences quant aux types de mesures à prendre pour atteindre l'objectif en matière de bruit. Les autorités locales sont favorables à des restrictions d'exploitation. Les autorités publiques étrangères (celles qui ont répondu) rejettent toute restriction d'exploitation. Les organisations de protection de la nature et de l'environnement ainsi que les riverains ont une préférence explicite pour une restriction d'exploitation allant plus loin que ce qui est proposé dans le document de consultation. Certains riverains et municipalités - dans ce que l'on appelle le "coin sud-est" des environs de Schiphol - soulignent que même en cas de contraction, il sera nécessaire d'assurer une amélioration pour les riverains de tous les aéroports de Schiphol.

les pistes de décollage et d'atterrissage. Sans exclure totalement les restrictions d'exploitation, les compagnies aériennes préfèrent se concentrer sur des mesures alternatives dans les catégories de la politique de lutte contre la source, de la planification et de la gestion de l'utilisation des sols, et des procédures opérationnelles. L'aéroport de Schiphol a présenté son propre plan en 8 points. Tout le monde semble penser que la contraction ne doit pas être un objectif en soi, mais que l'important est de réduire les nuisances sonores.

Réponse du ministère

Les réponses concernant la nécessité des mesures confirment l'impression d'intérêts divergents, qui ont été pesés dans le cadre d'un vaste processus précédant le décret-cadre, le lancement de la procédure d'approche équilibrée et la détermination de l'objectif en matière de bruit. Les réponses confirment la nécessité de parvenir à des mesures susceptibles d'apporter une amélioration significative en matière de réduction du bruit d'ici novembre 2024.

La directive sur le bruit dans l'environnement stipule que les restrictions d'exploitation ne doivent être envisagées qu'en dernier recours. Il convient d'abord d'examiner si l'objectif en matière de bruit peut être atteint par des mesures à la source, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des sols et des procédures opérationnelles. Ce principe est souligné dans diverses réponses, y compris celles soumises par les compagnies aériennes et les autorités étrangères. Ce principe a été pleinement respecté lors de l'élaboration de la combinaison de mesures telle qu'elle a été présentée et utilisée dans les calculs de coût-efficacité. Toutefois, l'analyse des mesures disponibles a montré qu'une combinaison de mesures sans restrictions d'exploitation n'aurait pas un effet suffisant sur le bruit pour atteindre l'objectif fixé en la matière.

2.1.2 Réponses concernant le niveau d'ambition et l'objectif en matière de

Observations basées sur les réponses

Outre le soutien à l'objectif en matière de bruit tel qu'il est formulé, des critiques ont été formulées. Celles-ci allaient de l'insatisfaction face à un objectif de bruit trop ambitieux à la critique selon laquelle l'objectif de bruit et les mesures associées ne sont pas suffisamment ambitieux pour réduire les nuisances sonores de manière significative. Les

Il en va de même pour la date de mise en œuvre de novembre 2024. D'une part, les compagnies aériennes et les autorités estiment qu'il y a trop à faire, trop vite. Elles affirment que le niveau de l'objectif en matière de bruit et la courte période au cours de laquelle les mesures doivent être mises en œuvre ont conduit à une focalisation disproportionnée sur les restrictions d'exploitation, alors que d'autres mesures prometteuses qui nécessitent plus de temps de préparation ne se voient pas accorder une chance suffisante. D'un autre côté, les autorités locales, les riverains et les organisations de protection de la nature et de l'environnement estiment que l'on peut et que l'on doit aller plus loin d'ici novembre 2024. L'accent est souvent mis sur les nuisances sonores nocturnes, par exemple lors de l'introduction du plan en 8 points de l'aéroport de Schiphol, qui prévoit une fermeture nocturne.

Certaines réponses se concentrent sur la composition de l'objectif, en indiquant que l'objectif devrait englober non seulement le bruit, mais aussi les émissions et le climat en général, afin d'obtenir une combinaison intégrée de mesures visant tous les aspects de l'impact de l'aéroport sur l'environnement. Ces répondants - autorités locales, riverains, organisations de protection de la nature et de l'environnement - estiment que le débat sur la qualité du cadre de vie est noyé dans une focalisation trop étroite sur le nombre de mouvements de vols.

Réponse du ministère

Le but exprimé par l'objectif en matière de bruit est de faire un pas significatif dans la réduction des nuisances sonores et cela reste inchangé. En même temps, de nouvelles connaissances sur l'efficacité des mesures envisagées dans le passé et les réponses apportées ont modifié l'appréciation du ministre sur la proportionnalité du calendrier de l'objectif en matière de bruit et des mesures à prendre. Le maintien de l'objectif initial de bruit sur 24 heures en

Une réduction totale des émissions sonores après novembre 2024 nécessiterait une restriction disproportionnée des opérations, mettant en péril la fonction de plaque tournante de Schiphol. Compte tenu des mesures alternatives qui pourraient conduire à une réduction supplémentaire après novembre 2024, un calendrier échelonné pour atteindre l'objectif en matière de bruit semble plus proportionné. Toutefois, même avec un calendrier échelonné, certaines restrictions d'exploitation resteront nécessaires pour atteindre l'objectif en matière de bruit.

Le chapitre 1 et le document d'orientation de Schiphol expliquent comment de multiples défis sont étroitement liés et déterminent conjointement la qualité du cadre de vie à proximité de l'aéroport de Schiphol. Les nuisances sonores sont l'un de ces impacts environnementaux, auquel on s'attaque en priorité. Si des restrictions d'exploitation sont envisagées pour des raisons de bruit dans un aéroport comptant plus de 50 000 vols, la procédure de l'approche équilibrée doit être suivie. C'est pourquoi l'objectif a été formulé spécifiquement comme un objectif en matière de bruit, sans inclure d'autres aspects de l'environnement.

les effets sur l'environnement. Parallèlement, le ministère travaille à la conception d'un nouveau système basé sur des normes en matière de bruit, d'émissions de CO₂ et d'autres substances nocives.

2.1.3 Réponses concernant les méthodologies utilisées pour déterminer les nuisances sonores, l'année de référence et l'effet

Observations basées sur les réponses

Les autorités locales, les riverains et les organisations de protection de la nature et de l'environnement avertissent que les nuisances sonores ne peuvent pas être considérées uniquement comme une question de modèles et de calculs de bruit (dB et contours), car cela ne tient pas compte de la manière dont le bruit est vécu ou perçu. Ils préconisent de tenir compte des pics de charge et des périodes de calme. Dans le cadre de la consultation, les habitants ont notamment demandé que l'on tienne compte de l'absence d'une image concrète de l'effet des mesures et de leur impact sur l'expérience réelle des nuisances sonores.

D'autre part, les compagnies aériennes critiquent la description de l'exposition au bruit à l'aide d'approches autres que la méthodologie du Doc29 (voir chapitre 3). Les compagnies aériennes déclarent aussi explicitement qu'une trop grande valeur est accordée aux études "subjectives" sur les nuisances sonores réalisées par le Service municipal de santé (GGD) et l'Institut national pour la santé publique et l'environnement (RIVM). Les compagnies aériennes contestent également le choix d'une référence (baseline) qui se situe dans le futur, plutôt que (par exemple) la dernière année d'exploitation achevée. En outre, elles soupçonnent que les pourcentages choisis pour la réduction du bruit dans l'objectif de bruit tel qu'il est présenté dans le document de consultation (20 % pendant une période de 24 heures et 15 % pendant la nuit) pourraient avoir été établis uniquement pour justifier la limitation des opérations à 440 000 vols.

Réponse du ministère

Les chapitres 3 et 5 donnent plus d'explications sur l'utilisation du Doc29, comme le prescrit la directive sur le bruit dans l'environnement. Par exemple, ces chapitres expliquent que la référence est basée sur les calculs du Doc29.

En outre, un texte a été ajouté au chapitre 3, expliquant que l'utilisation de modèles mathématiques seuls - tels que le Doc29 - pourrait conduire à une sous-estimation de l'impact du bruit sur les riverains concernés. Les études visant à déterminer comment les nuisances sonores sont vécues dans la pratique constituent donc un complément

important, à condition qu'elles soient menées conformément aux normes scientifiques. Les résultats de ces études sont l'une des raisons de la décision du Cabinet.

Les modèles et méthodes mathématiques (tels que Doc29) ont fait l'objet d'un accord international. Leur principale valeur est qu'ils permettent de prédire le bruit auquel on peut s'attendre

après l'adoption de mesures, etc. et, indirectement, des hypothèses sur le niveau de nuisance à atteindre. Elles sont donc indispensables pour les analyses et l'estimation des effets des mesures. En plus d'être utilisées pour déterminer la ligne de base, toutes les mesures potentielles figurant sur la liste restreinte du présent document de notification ont été évaluées à l'aide de ce critère du Doc29, comme l'exige la directive sur le bruit dans l'environnement.

En outre, le chapitre 8 contient des cartes de bruit basées sur le Doc29 qui montrent l'impact des mesures par rapport à une situation sans mesures supplémentaires. Il s'agit également d'une réponse à la demande des résidents locaux d'être plus précis quant à l'effet réel des mesures.

L'utilisation d'une année de référence dans le futur a été reconsidérée à la suite de la consultation, mais cela n'a pas entraîné de changement. Le fait d'avoir une référence dans le futur permet de prendre en compte les mesures de réduction du bruit déjà planifiées et les développements autonomes tels que le renouvellement de la flotte. La réduction de l'exposition au bruit telle qu'elle est déterminée dans l'objectif de réduction du bruit s'ajoute à la réduction basée sur les développements autonomes identifiés et les mesures qui ont déjà été annoncées. L'effet "net" des nouvelles mesures est ainsi explicite, ce qui est précisément l'objectif recherché. Le calcul basé sur les développements autonomes jusqu'en novembre 2024 ayant un impact sur les nuisances sonores a été maintenu. Il est basé sur les informations disponibles et publiées qui sont également utilisées dans le programme néerlandais de réaffectation de l'espace aérien.

Il est faux de penser que l'objectif en matière de bruit a été choisi pour parvenir à un certain nombre de mouvements de vol souhaités.

L'objectif en matière de bruit est basé sur le problème du bruit tout en gardant à l'esprit l'importance du maintien de la fonction de plaque tournante de l'aéroport : quelle réduction de l'exposition au bruit est nécessaire pour résoudre le problème du bruit tout en garantissant un calendrier pour atteindre l'objectif en matière de bruit qui ne mette pas en péril la fonction de plaque tournante. La réduction de capacité est un moyen d'atteindre l'objectif de bruit et n'est utilisée qu'en dernier recours. La restriction des opérations notifiée n'est pas aussi importante que les 440 000 mouvements de vol prévus par les compagnies aériennes sur la base du document d'orientation de Schiphol.

2.1.4 Réponses à la mise en œuvre de la procédure d'approche équilibrée

Observations basées sur les réponses

Un grand nombre de réponses s'opposent à la procédure telle qu'elle a été suivie jusqu'à présent. En raison de la brièveté du délai de traitement, les pétitionnaires affirment que des mesures potentiellement efficaces sont abandonnées, de sorte que les mesures prises ne sont pas proportionnelles ou ne présentent pas un bon rapport coût-efficacité.

En outre, il est régulièrement noté que la procédure d'approche équilibrée stipule que les restrictions opérationnelles ne doivent intervenir qu'en dernier ressort. Un nombre de 440 000 mouvements d'avions défini à l'avance est considéré comme donnant l'impression d'un raisonnement qui part d'un objectif au lieu d'une analyse séquentielle, d'une résolution des problèmes et de la recherche de solutions. La critique de la procédure vise en partie la phase de consultation au cours de laquelle, selon ces parties prenantes, le temps et les informations fournis n'ont pas été suffisants pour apporter une réponse substantielle au problème et aux mesures proposées.

Au cours de la phase de consultation sur l'approche équilibrée, des informations ont été fournies sur la manière dont cette approche est mise en œuvre par le gouvernement néerlandais. Il y a des références régulières au règlement européen 598/2014, ainsi qu'à la Convention de Chicago et aux accords de transport aérien entre les États membres et non membres de l'UE dans lesquels le principe de l'approche équilibrée est inclus.

Réponse du ministère

Comme cela a déjà été expliqué dans le document de notification, la situation et le problème du bruit sont précisés dans le plan d'action contre le bruit et font également l'objet de discussions avec les parties prenantes, tout récemment lors de la consultation sur la mise à jour du plan de lutte contre le bruit en mai et juin 2023. Il a également été expliqué que le ministère a examiné attentivement les critiques formulées à l'encontre de l'objectif en matière de bruit en ce qui concerne le délai de réalisation spécifié de novembre 2024 et que cela a également conduit à de nouvelles considérations sur le délai de réalisation de l'objectif en matière de bruit. L'affirmation selon laquelle il existe également un raisonnement à rebours par rapport à l'objectif est également erronée. Comme indiqué ci-dessus au point 2.1.3, les restrictions d'exploitation sont un moyen d'atteindre l'objectif en matière de bruit et ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire.

Dans le cadre de cette consultation, les participants sont invités à réagir à la sélection, à la composition, à l'effet et à l'opportunité des trois combinaisons de mesures présentées.

Les participants ont également été expressément invités à proposer d'autres mesures ou d'autres combinaisons de mesures susceptibles d'atteindre l'objectif en matière de bruit d'ici à novembre 2024. La directive sur le bruit dans l'environnement prévoit que des restrictions d'exploitation peuvent être envisagées si les mesures des autres catégories sont insuffisantes pour atteindre l'objectif en matière de bruit. Ce principe a été pleinement respecté lors de l'élaboration de la

combinaison de mesures telle qu'elle a été présentée et utilisée dans les calculs de rentabilité. Il en résulte la combinaison de mesures définitive présentée précédemment.

Les Pays-Bas se sont engagés à suivre une procédure d'approche équilibrée prudente et inclusive. En juin 2022, le cabinet a annoncé qu'il travaillerait à l'élaboration d'une nouvelle approche équilibrée.

l'équilibre entre l'importance d'un aéroport international pour les Pays-Bas et la qualité de vie dans la région autour dudit aéroport, d'une part, et de réduire spécifiquement les effets négatifs de l'aéroport de Schiphol sur les personnes, l'environnement et la nature dans la région environnante, tout en préservant la fonction économique de l'aéroport, d'autre part. Cette politique du cabinet, telle qu'elle est exprimée dans le Schiphol Outline Paper, contient également l'annonce de l'approche équilibrée qui informe toutes les parties concernées le plus tôt possible, dans l'intention de leur donner l'occasion de se préparer à l'ouverture de cette procédure en temps utile. Cette annonce a été répétée dans les communications et à divers endroits, tant au niveau national qu'international, au cours des mois suivants.

Comme l'explique l'annexe 1, qui présente l'ensemble du processus de consultation, l'approche équilibrée a été officiellement lancée en décembre 2022 au moyen de trois réunions consultatives techniques organisées le 8 décembre 2022, 24 janvier 2023 et le 8 mars 2023. La consultation formelle pour la procédure d'approche équilibrée de Schiphol a débuté le 15 mars 2023. Cette consultation a duré jusqu'au 15 juin 2023. Cela a créé une fenêtre d'au moins 6 mois à partir de la première consultation technique en décembre 2022, au cours de laquelle il était possible de partager des pensées, des idées, des mesures alternatives et des préoccupations avec le gouvernement néerlandais. Le ministère a expressément invité les personnes et les groupes à le faire lors des consultations techniques et des sessions d'information, ainsi que dans l'invitation à répondre au document de consultation pendant la période de consultation officielle. Le ministère estime donc qu'il a fourni suffisamment de temps, d'opportunités et d'informations, conformément à la directive sur le bruit dans l'environnement.

Les Pays-Bas se sont engagés à respecter les principes de l'approche équilibrée ; la mise en œuvre de cette approche pour les Pays-Bas et les autres parties au traité de l'UE est détaillée dans la directive sur le bruit environnemental. La procédure d'approche équilibrée actuellement suivie pour Schiphol a été conçue conformément aux étapes décrites dans ladite ordonnance. Les principes de l'approche équilibrée élaborés par l'OACI comprennent des lignes directrices pour la gestion du bruit autour des aéroports, sans imposer de procédure spécifique ou de réglementation contraignante. Il convient également de noter dans ce contexte que les lignes directrices reconnaissent que l'approche équilibrée doit être considérée à la lumière du contexte juridique et factuel spécifique de la gestion du bruit autour d'un aéroport donné. Le règlement de l'UE s'appuie sur les principes de l'approche équilibrée élaborée par l'OACI et impose des règles (procédurales) spécifiques aux États membres qui souhaitent introduire de nouvelles restrictions opérationnelles liées au bruit. Les Pays-Bas entendent respecter scrupuleusement ces règles de procédure spécifiques.

2.1.5 Réponses aux calculs du rapport coût-efficacité

Observations basées sur les réponses

Plusieurs réponses concernant le calcul du rapport coût-efficacité suggèrent que ce calcul est différent de la manière dont le rendement social devrait être calculé, à savoir par le biais d'une analyse coûts-avantages sociale (ACAS). Les différences portent notamment sur le fait que l'étude du rapport coût-efficacité inclut l'effet des passagers étrangers, que la période est limitée à 2024 et qu'une évaluation à faible taux de CO₂ est utilisée. Cette évaluation à faible taux de CO₂ est conforme à la réglementation, mais n'est pas à jour.

Réponse du ministère

En réponse à ces observations et à la demande du ministère, Decisio a élaboré des analyses de sensibilité. Celles-ci (voir annexe III) comprennent des calculs alternatifs qui tiennent compte des commentaires sur l'évaluation du CO₂, de l'évaluation des temps de transport vers et depuis l'aéroport, et d'une définition des effets pour les passagers européens. La conclusion de ces calculs est que, bien qu'il y ait certainement des différences dans les résultats, l'image générale du rapport coût-efficacité des mesures reste la même.

2.1.6 Réponses à l'impact des restrictions d'exploitation sur la connectivité internationale

Observations basées sur les réponses

Les réactions provenant de l'extérieur des Pays-Bas attirent l'attention sur l'impact international et plus large de toute restriction d'exploitation et sur le fait que le réseau actuel n'accorde pas suffisamment d'attention à la connectivité des pays reliés au reste du monde par Schiphol.

Réponse du ministère

Une étude sur la connectivité internationale réalisée par le cabinet, à laquelle il est fait référence dans le document-cadre de Schiphol, montre qu'un chiffre approximatif de 400 000 à 440 000 mouvements d'avions peut garantir une accessibilité appropriée des Pays-Bas et qu'un réseau central de destinations ^{stratégiques⁴⁷} peut rester intact. Dans le même temps, on peut s'attendre à ce que les principales destinations des Pays-Bas restent dans le réseau. En raison des incertitudes inhérentes à la détermination d'une largeur de bande, le Conseil des ministres a choisi de retenir 440.000 mouvements d'avions comme limite inférieure dans le décret-cadre. Le cabinet s'attend à ce que la fonction de plaque tournante reste inchangée.

⁴⁷ Les destinations stratégiques sont des villes qui ont une importance économique considérable pour les Pays-Bas ou qui ont une relation politique/historique particulière avec les Pays-Bas.

Lors de la détermination de cette largeur de bande, il a également été tenu compte de la fonction de réseau plus large de Schiphol en laissant de la place pour des vols vers des destinations non stratégiques en plus du réseau stratégique pour les Pays-Bas. Il s'agit notamment de vols vers des destinations touristiques et de vols d'apport européens permettant aux compagnies aériennes de desservir directement des destinations intercontinentales importantes pour les Pays-Bas. L'analyse part de l'hypothèse que la prise en compte des destinations non stratégiques nécessite une capacité supplémentaire de 15 % par rapport au réseau stratégique.

En cas de restrictions d'exploitation à Schiphol, les compagnies aériennes adapteront leur réseau et éventuellement leurs modèles commerciaux pour répondre aux opportunités du marché dans la nouvelle situation.

2.1.7 Réponses concernant l'impact des restrictions d'exploitation sur l'attribution des créneaux horaires et sur les compagnies aériennes individuelles

Observations basées sur les réponses

Plusieurs compagnies aériennes et/ou les organisations qui les représentent ont souligné l'impact encore imprévisible et peut-être disproportionné sur certaines compagnies aériennes. Une réduction proportionnelle des créneaux horaires n'aurait pas nécessairement un impact proportionnel. Un exemple est l'effet de la réduction des vols de nuit sur les compagnies aériennes qui effectuent des vols à partir des États-Unis. Ils soulignent également qu'il y a déjà une pénurie de créneaux horaires à Schiphol. Les restrictions d'exploitation ne rendraient-elles pas impossible un nouvel accès au marché néerlandais ?

Réponse du ministère

À l'heure actuelle, nous ne savons pas encore quel sera l'impact sur les compagnies aériennes de la méthode de réduction proportionnelle proposée par le coordinateur néerlandais des créneaux horaires (ACNL). En outre, on ne sait pas encore où la réduction aura son effet (et quels paramètres de coordination cela modifiera dans la déclaration de capacité). Cela dépendra également des choix que feront les compagnies aériennes elles-mêmes.

Les restrictions d'exploitation ne rendent pas l'accès au marché néerlandais impossible, mais plus difficile, car la capacité aéroportuaire sera moindre (voire "encore moindre") que dans la situation actuelle. La situation actuelle est déjà caractérisée par une pénurie, car les revendications historiques sont formulées pour la quasi-totalité des créneaux horaires disponibles à Schiphol. Tous les créneaux historiques qui ne sont pas suffisamment utilisés par les compagnies aériennes seront réattribués par le coordonnateur des créneaux sur la base des règles de priorité du règlement relatif aux créneaux horaires. Ces règles garantissent l'accès des nouveaux arrivants au marché néerlandais.

En outre, le gouvernement néerlandais suit avec beaucoup d'intérêt l'évolution du commerce secondaire des créneaux horaires, car il pourrait également s'agir d'un moyen d'entrer sur le marché de l'emploi.

Le marché néerlandais dans des situations de pénurie extrême, même si aucun créneau ne revient au coordonnateur de créneaux pour être réattribué.

2.1.8 Réponses au niveau d'attention pour les sous-intérêts dans le secteur de l'aviation

Observations basées sur les réponses

Un cas particulier du problème des créneaux horaires, tel que décrit dans la section ci-dessus, est l'attention demandée dans un certain nombre de visions pour divers sous-intérêts. Prenons par exemple les effets spécifiques sur les liaisons avec la partie caribéenne du Royaume des Pays-Bas. En ce qui concerne les réductions nocturnes, les effets négatifs potentiels qu'elles pourraient avoir sur les vols de vacances (en termes de faisabilité et de coûts pour les compagnies aériennes et les voyageurs) sont régulièrement soulignés.

Les compagnies aériennes qui se concentrent explicitement sur le transport de fret craignent que les différentes mesures aient un impact disproportionné sur leurs intérêts. La réduction de la capacité la nuit ne risque-t-elle pas d'entraîner directement une diminution des créneaux horaires utilisés pour les vols de fret en particulier (et, de la même manière, indirectement, une réduction de la capacité le jour) ?

Réponse du ministère

Le rétrécissement peut conduire les compagnies aériennes à cesser d'exploiter certaines liaisons. Il est impossible de dire à l'avance quelles destinations et quels types d'opérations peuvent être abandonnés ; cela dépend des considérations commerciales des compagnies aériennes elles-mêmes. Il est possible que certaines Les sous-intérêts peuvent être plus durement touchés. Les vols de fret, par exemple, sont vulnérables parce que leurs modèles commerciaux - qui se caractérisent souvent par un certain degré d'imprévisibilité dans les opérations - signifient qu'ils auront plus de mal à conserver leurs créneaux horaires dans le cadre des règles en vigueur du règlement sur les créneaux horaires. Dans le cadre de la révision prévue du règlement européen sur les créneaux horaires, le gouvernement néerlandais s'est engagé à maintenir les opérations de fret dans le processus d'attribution des créneaux horaires.

Le fait de ne pas répondre à la demande de transport aérien entraînera probablement une "fuite" de la demande vers d'autres aéroports à l'étranger et une augmentation du prix des billets. En fonction du niveau des coûts, cela pourrait entraîner une détérioration de la relation concurrentielle entre Schiphol et d'autres plateformes aéroportuaires européennes. Il ne s'agit toutefois pas d'une conséquence automatique : un aéroport

peut rester attractif pour les passagers et le fret en offrant de bons services, des installations de haute qualité, une accessibilité aisée par les transports publics, etc.

Les aéroports régionaux peuvent proposer des alternatives pour les vols de vacances vers des destinations proches.

B2.2 Mesures alternatives issues des réponses à la liste restreinte

Des alternatives ou des mesures supplémentaires ont été proposées dans les réponses (voir annexe 3). Parfois, elles ont été élaborées en détail et étayées, et dans d'autres cas, elles ont simplement été évoquées comme une solution ou un complément à une autre mesure. Les mesures concrètes ou les suggestions de solutions supplémentaires ont été classées dans les quatre catégories de mesures que la directive sur le bruit ambiant distingue. Les critères d'inclusion dans cette liste sont les suivants

- La suggestion ou la mesure concrète est explicitement identifiée comme telle dans une ou plusieurs réponses soumises après la publication du document de consultation ;
- La suggestion ou la mesure concrète n'existe pas encore (sous la forme proposée) sur la liste des mesures figurant dans le document de consultation.

Le fait de ne pas inscrire une mesure potentielle ou une suggestion sur la liste restreinte ne signifie pas que la mesure en question est insuffisante en termes de qualité ou qu'elle n'est pas prometteuse pour l'avenir, après la réalisation de l'objectif par novembre 2024. Une mesure proposée peut, par exemple, ne pas être présélectionnée parce qu'il faut plus de temps pour en régler les détails.

Les mesures issues des réactions qui ont été présélectionnées sont les suivantes :

1. Renouvellement de la flotte
2. Utilisation d'avions plus silencieux pendant la période nocturne

Toutes les mesures de la liste restreinte, c'est-à-dire celles qui ressortent des réponses, ont été quantifiées en termes de rapport coût-efficacité et de réalisation de l'objectif (voir chapitre 7).

B2.3 Mesures alternatives issues des réponses ne figurant pas sur la liste restreinte

Les mesures qui n'ont pas été présélectionnées mais qui ont le potentiel d'être réalisées à l'avenir ou pour lesquelles une explication explicite est nécessaire ont été expliquées plus en détail ci-dessous.

2.3.1 Déplacement des vols de Schiphol vers l'aéroport de Lelystad

Mesure proposée/suggestion tirée des réponses Le déplacement des vols de Schiphol à l'aéroport de Lelystad a été mentionné par un certain nombre de parties comme un moyen de réduire les nuisances sonores à Schiphol, en partant du principe que les nuisances seront moins importantes autour de Lelystad qu'autour de Schiphol.

Réponse du ministère

Les décisions concernant l'aéroport de Lelystad ne pourront pas être prises avant la mi-2024, comme annoncé dans le document d'orientation, qui est distinct de la présente consultation (voir chapitre 1). C'est pourquoi cette mesure n'a pas été incluse dans la liste restreinte.

2.3.2 Réduction des nuisances

nocturnes Observations basées sur

les réponses

L'accent est mis explicitement sur les mesures liées à la nuit... temps. Un grand nombre des réactions présentées concernent des mesures concrètes visant à réduire les nuisances sonores nocturnes. Il s'agit notamment de propositions concernant la fermeture des aéroports la nuit, avec une période continue garantie sans bruit causé par le trafic aérien, l'interdiction ou la réduction des vols de nuit, le déplacement des vols de nuit vers la journée et l'interdiction de certains types d'aéronefs bruyants la nuit. D'autre part, les mesures nocturnes, y compris celles proposées dans le document de consultation, sont considérées comme préjudiciables aux compagnies aériennes.

Réponse du ministère

La proposition de l'aéroport de Schiphol de fermer la nuit fait partie de son plan en 8 points et peut compter sur le soutien des autorités locales, des résidents locaux et des organisations de protection de l'environnement et de la nature. Il convient de souligner que d'autres aéroports européens ont déjà dépassé Schiphol dans ce domaine.

L'évaluation après examen est que cette mesure offre une alternative avec beaucoup de potentiel pour l'avenir, qui correspond bien à l'engagement du ministère de réduire les nuisances sonores de façon permanente pour les résidents locaux, en particulier pendant la nuit. Toutefois, l'effet d'une fermeture nocturne pourrait être considérable ; il est impossible d'en prévoir toutes les conséquences. Ces effets possibles d'une fermeture nocturne ont été discutés plus en détail avec Schiphol elle-même et d'autres parties. L'identification des conséquences de cette mesure, ainsi que de l'environnement et de la branche, nécessite une procédure distincte comprenant une large consultation. Par souci de sécurité, cette mesure n'a donc pas été incluse dans le paquet définitif de mesures à réaliser d'ici novembre 2024.

La réalisation de la fermeture nocturne proposée dans le cadre de la procédure d'approche équilibrée en cours pose un problème supplémentaire : elle entraîne un

"dépassement" de l'objectif en matière de bruit, qui a été fixé à une réduction de 15 % spécifiquement pour la nuit. La directive sur le bruit dans l'environnement stipule que les mesures ne doivent pas être plus restrictives que nécessaire.



2.3.3 Hors jets privés

Observations basées sur les réponses

L'exclusion des jets privés est souvent proposée comme mesure alternative ou complémentaire. Dans la pratique, une piste est largement utilisée pour ce type d'avion, à savoir la piste Est. Cette mesure est soutenue par les autorités locales, les organisations de protection de la nature et de l'environnement, ainsi que par certaines compagnies aériennes. L'aéroport de Schiphol a inclus cette mesure dans son plan d'action.

Plan en 8 points.

Il n'existe d'ailleurs pas de définition fixe du terme "jet privé". Dans la réponse suivante aux réactions soumises en faveur de cette interdiction, le ministère a répondu à la mesure qui vise à interdire les vols d'affaires qui transportent le personnel de l'entreprise ainsi que l'utilisation de jets privés pour des voyages personnels.

Réponse du ministère

L'interdiction des jets privés a été envisagée comme mesure alternative. Cette mesure n'a pas été incluse dans la liste définitive des mesures. Il n'existe pas de base juridique pour interdire les jets privés.

En raison de l'empreinte environnementale relativement élevée par personne, des options d'interdiction de ces vols ont déjà été explorées. En avril 2023, le parlement néerlandais a été informé de l'approche du

ministère concernant les jets privés dans le contexte de la politique climatique néerlandaise. Il a été conclu qu'il n'y avait pas de base légale pour interdire ou limiter l'accès d'un aéroport aux jets privés ou à l'aviation d'affaires pour des raisons de durabilité. En octobre 2022, puis en juin 2023, les Pays-Bas ont rejoint un certain nombre d'États membres de l'UE lors du Conseil des transports qui a attiré l'attention sur l'impact des jets privés sur l'environnement et le climat, dans le but d'entamer une discussion visant à proposer des mesures qui tiennent également compte de l'impact sur ce ^{secteur}⁴⁸. Dans sa réponse à la consultation publique sur la révision des règlements de l'UE sur les créneaux horaires, le ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau a décidé de se concentrer davantage sur la durabilité de l'espace national, la qualité du réseau et le fret dans l'attribution des créneaux horaires pour les Pays-Bas.

2.3.4 Optimisation des procédures opérationnelles de décollage et d'atterrissage

Observations basées sur les réponses

Un certain nombre de compagnies d'aviation ont indiqué dans leurs réponses qu'il y avait des progrès à faire dans l'optimisation des procédures de décollage et d'atterrissage.

⁴⁸ Lettre parlementaire avec rapport, réunion du Conseil "Transports" du 1er juin 2023



L'utilisation de la procédure de décollage NADP2-800 est un exemple concret qui, selon l'entreprise qui l'a présenté, devrait avoir le plus d'impact. Une procédure de départ antibruit (NADP) est une procédure de décollage visant à réduire les nuisances sonores. L'objectif de la procédure NADP2 est de réduire le bruit à une plus grande distance de l'aéroport, contrairement à la procédure NDAP1, qui vise à réduire le bruit à proximité de l'aéroport. NADP2-800 signifie que la hauteur d'accélération de 800 pieds est rendue obligatoire. Dans la situation actuelle à Schiphol, la procédure NADP1 est partiellement utilisée et, dans le cas de la procédure NADP2, les compagnies aériennes ont diverses préférences en ce qui concerne la hauteur d'accélération. Selon la compagnie aérienne qui a soumis la proposition, le NADP2-800 est le plus efficace pour réduire les nuisances sonores. Cela s'explique par le fait qu'il s'agit d'une montée relativement rapide.

Réponse du ministère

Les propositions soumises sont intéressantes pour réduire davantage les nuisances. L'optimisation des procédures de décollage et d'atterrissage est un processus continu qui comprend le programme "Minder Hinder" (moins de nuisances) de Schiphol ; voir le chapitre 2 pour plus d'informations. Les nouvelles initiatives s'inscrivent dans le cadre des partenariats réguliers visant à limiter les nuisances et contribuent à "infléchir la courbe de la réduction du bruit", comme l'explique le chapitre 1. Compte tenu des délais de mise en œuvre des programmes actuels, les propositions ou suggestions soumises ne semblent pas réalisables d'ici novembre 2024 et/ou n'entraînent qu'un simple déplacement des nuisances. De plus, l'adoption de ce type d'alternatives ne peut généralement pas être imposée. C'est pourquoi elles n'ont pas été incluses dans la liste restreinte de la notification. En outre, certaines des propositions mentionnées ont été incluses comme éléments constitutifs de l'alternative préférée du programme de réaffectation de l'espace aérien, où elles ont été jugées irréalisables jusqu'en 2024 (souvent beaucoup plus tard, voire pas du tout dans l'horizon temporel du programme), c'est-à-dire 2035).

La procédure NADP2 en elle-même (sans hauteur d'accélération spécifiée) est déjà disponible et utilisée par quelques compagnies aériennes. Cependant, la procédure n'est pas applicable dans la situation actuelle ; un pilote peut faire un choix différent, même si cette procédure devait être incluse comme procédure de décollage préférée dans l'AIP49. Cela signifie que la proposition de l'auteur de la demande de rendre NADP2-800 obligatoire n'est pas applicable et qu'elle pourrait entraîner un simple déplacement de la nuisance. C'est pourquoi cette procédure n'a pas été incluse dans la liste restreinte de cette notification.

2.3.5 Ajout de l'ensemble du plan en 8 points de Schiphol

Mesure proposée/suggestion dans la réponse Les réponses des riverains sont généralement positives en ce qui concerne les restrictions d'exploitation. Il s'agit souvent d'une préférence pour la mise en œuvre du plan en 8 points⁵⁰ présenté par l'aéroport de Schiphol dans les plus brefs délais. Les propositions principalement évoquées sont la fermeture de l'aéroport la nuit et l'interdiction des jets privés. L'interdiction des jets privés est aussi régulièrement évoquée comme mesure alternative, sans faire référence au plan en 8 points. Les huit points du plan :

1. De nouvelles règles fixant des limites claires pour le bruit et les émissions de CO₂.
2. Les types d'avions les plus bruyants ne sont plus les bienvenus.
3. Plus de décollage entre 00h00 et 06h00 ; plus d'atterrissage entre 00h00 et 05h00.
4. Plus d'avions privés ni de trafic de petites entreprises à Schiphol.
5. Pas de pistes supplémentaires.
6. Investissement annuel de 10 millions d'euros dans les environs et les résidents locaux.
7. Protection du trafic de marchandises.
8. Mettre l'accent sur les personnes.

Réponse du ministère

Les points 2 (Les avions les plus bruyants ne sont plus les bienvenus), 3 (Plus de décollages entre 00h00 et 06h00, plus d'atterrissages entre 00h00 et 05h00) et 4 (Plus d'avions privés et de trafic de petites entreprises à Schiphol) ont été traités dans d'autres parties de cette annexe.

Le point 1 (Nouvelles règles avec des limitations claires sur le bruit et les émissions de CO₂) fait partie, en ce qui concerne la composante bruit, du développement d'un nouveau système tel que mentionné au chapitre 1. Il s'agit du troisième volet de l'initiative "Bending the curve in noise abatement", qui fait suite à la réalisation de l'objectif en matière de bruit d'ici novembre 2024.

Le point 5 (pas de pistes supplémentaires) a été réalisé avec l'annonce par le ministre, en juin 2023, de la suspension des réservations de la deuxième piste de Kaagbaan.

Les points 6 (investissement annuel de 10 millions d'euros dans l'environnement et les riverains), 7 (protection du trafic de marchandises) et 8 (priorité aux personnes) ne sont pas spécifiquement liés à la réduction des nuisances sonores, qui fait l'objet de la présente procédure d'approche équilibrée.



⁴⁹ Publication d'information aéronautique comprenant les règlements et procédures d'aviation

⁵⁰ Opter pour un Schiphol plus silencieux, plus propre et de meilleure qualité



Annexe 3

Vue d'ensemble des mesures alternatives et des suggestions proposées dans le cadre de la consultation

Dans le tableau ci-dessous, les mesures concrètes ou les suggestions de solutions supplémentaires ont été classées dans les quatre catégories de mesures que la directive sur le bruit dans l'environnement distingue. Les critères d'inclusion dans cette liste sont les suivants

- La suggestion ou la mesure concrète est explicitement identifiée comme telle dans une ou plusieurs réactions suivant la publication du document de consultation.
- La suggestion ou la mesure concrète n'existe pas encore (sous la forme proposée) sur la liste des mesures figurant dans le document de consultation.

Les critères utilisés pour l'évaluation de la mesure proposée ou de la suggestion sont les mêmes que ceux utilisés pour la liste longue dans le document de consultation. Outre le critère de "faisabilité d'ici à novembre 2024", le critère de "force exécutoire d'ici à novembre 2024" a été rendu plus explicite en l'ajoutant en tant que critère spécifique. Une mesure proposée peut contribuer à réduire les nuisances sonores, mais si la mesure n'est pas obligatoire ou inévitable, son effet ne peut être estimé ou garanti d'ici novembre 2024.

Il convient de noter que le fait de ne pas inscrire une mesure ou une suggestion potentielle sur la liste restreinte ne signifie pas que la mesure en question est insuffisante en termes de qualité ou qu'elle n'est pas prometteuse.

pour l'avenir, après la réalisation de l'objectif en novembre 2024. Par exemple, une mesure proposée peut ne pas avoir été présélectionnée parce qu'elle ne peut pas être réalisée d'ici novembre 2024, bien qu'elle ait obtenu une note positive à d'autres égards.

Mesure/suggestion	Objet de la mesure/suggestion	Évaluation des critères								Position sur la liste de présélection
		Sécurité	Faisabilité d'ici à novembre 2024	Respect de la législation	Qualité de la connectivité du réseau	Prévention des nuisances opérationnelles	Émissions	Modélisation	Oui/non, y compris l'argument principal	
Réduire le bruit à la source										
Différenciation générale des redevances	Encourager l'utilisation d'avions plus silencieux. différenciation des redevances aéroportuaires en général (plus activement/plus profondément que ce qui a été décrit) dans le document de consultation)	+	-	+	+	+	+	0	+	Non, Impossible à réaliser d'ici novembre 2024 en raison du cycle triennal. Le prochain La date d'entrée en vigueur des nouveaux tarifs est fixée à avril 2025.
Différenciation des tarifs de nuit	Encourager l'utilisation d'avions plus silencieux pendant les la période nocturne par la différenciation des frais d'aéroport	+	-	+	+	+	+	0	+	Non, Impossible à réaliser d'ici novembre 2024 en raison du cycle triennal.
Interdire les avions les plus bruyants	L'interdiction ou l'élimination programmée des produits les plus bruyants plans par le biais de la législation	+	-	-	+	+	+	0	+	Non, Cette mesure aurait dû faire l'objet d'une consultation sur la base des éléments suivants la directive sur le bruit dans l'environnement et les traités sur le transport aérien avec l'Union européenne. les États-Unis et le Canada. En raison de l'obligation d'un tour supplémentaire de Cette mesure ne peut pas être légalement spécifiée avant la fin de l'année. novembre 2024.
Utilisation obligatoire de la les catégories les plus calmes de avions de nuit	Utiliser des avions moins bruyants pendant les période nocturne obligatoire jusqu'à législation	+	-	0	+	+	+	0	+	Non, Non réalisable d'ici novembre 2024.
Renouvellement de la flotte	Accélérer/augmenter le renouvellement de la flotte par rapport à l'année précédente les hypothèses du document de consultation	+	+/-	+	+	+	+	0	+	Oui
Aménagement du territoire										
Redémarrer l'environnement fonds	Créer un fonds par lequel les contributions peuvent financer l'amélioration de l'habitabilité et de la l'assistance aux personnes qui ont été	+	-	+	+	+	+	0	-	Non, N'affecte pas les nuisances sonores



affectée.

Améliorer l'isolation acoustique pour les maisons	Isoler mieux et plus largement un plus grand nombre de maisons région autour de Schiphol.	+	-	0	0	0	0	0	-	Non, Le rapport coût-efficacité des mesures d'aménagement du territoire a déjà fait l'objet d'une étude. a été calculée et présentée dans le document de consultation
Adaptation acoustique du bâtiment méthodes	Construire des logements de manière plus intelligente peut réduire les nuisances sonores des avions.	+	-	+	0	0	0	0	-	Non, L'adaptation des méthodes de construction pour tenir compte du bruit est une chose que l'on peut faire. peut être utilisée pour les nouvelles constructions, mais elle n'est pas une solution pour les projets de construction. les logements existants.



Mesure/suggestion	Objet de la mesure/suggestion	Évaluation des critères									Position sur la liste de présélection
Type de mesure, par catégorie		Sécurité	Faisabilité d'ici à novembre 2024	Respect de la législation	Qualité de la connectivité du réseau	Prévention des nuisances	Émissions	Modélisation			Oui/non, y compris l'argument principal
Opérations et/ou procédures											
Optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage	Diverses optimisations des procédures opérationnelles relatives au décollage et à l'atterrissage	Diverses propositions actuelles et modifiées qui sont pertinentes obtiennent des scores variés sur les sept critères. En général, ces propositions ne sont pas réalisables d'ici novembre 2024 et conduisent en partie au déplacement des nuisances et/ou sont impossibles à mettre en œuvre de diverses manières. Voir également la suggestion "réaffectation de l'espace aérien" qui comprend un certain nombre de mesures qui ont déjà été suggérées.									Non, L'optimisation des procédures de décollage et d'atterrissage est un processus continu, notamment dans le cadre du programme "Minder Hinder" (moins de nuisances) ; les nouvelles initiatives s'inscrivent dans le cadre des liens de coopération réguliers et contribuent à la réalisation de l'objectif "Bending the curve in noise abatement" (voir chapitre 1).
Spécifique : Décollage du NDAP2 procédure	Optimisation de la procédure de décollage du NDAP2 (utilisation de NDAP2 800)	+/-	-	+/-	+	+	-	0	+	Non, La procédure est déjà disponible et est utilisée par un certain nombre de personnes des compagnies aériennes. La procédure n'est pas contraignante ; le pilote est autorisé à de faire un choix différent. La procédure peut éventuellement aggraver les nuisances pour les riverains de la piste d'atterrissage (en raison des trajectoires de vol plus basses).	
Réattribution de l'espace aérien, des routes	aérien Intégrer une nouvelle attribution de et des procédures qui minimisent les nuisances sonores dans le programme actuel de réaffectation de l'espace aérien	Le programme de réaffectation de l'espace aérien comprend plusieurs concepts et principes susceptibles d'améliorer la réduction des nuisances sonores. Diverses évolutions sont en cours d'élaboration et prêtes à être mises en œuvre.									Non, L'essentiel du travail de conception sera mis en œuvre à partir de 2026 et ne répond donc pas à l'exigence de mise en œuvre d'ici novembre 2026. L'essentiel de ces améliorations bénéficie de l'initiative "Bending the curve in noise abatement" (voir chapitre 1).
Réduire le bruit au sol	Réduction du bruit au sol, principalement grâce à la circulation au sol à l'aide d'un moteur électrique.	+	0	+	+	+	+	+	+	Non, La circulation au sol à l'aide d'un moteur électrique affecte les opérations et n'a pas encore été approuvée par la LVNL. En outre, l'effet est très localisé.	
Modifier la quatrième piste en ligne avec les 440 000 les mouvements de vol	La "règle de la quatrième piste" stipule qu'une quatrième piste ne peut être utilisée qu'aux heures de pointe et pour une moyenne de 40 vols par jour. La proposition	+	0	+	+	+	+	0	+	Non, Ne figure pas sur la liste des mesures présélectionnées. Modification de la règle dépend de la question de savoir si la notification entraînera une augmentation de la capacité.	

envisage de modifier cette moyenne en fonction de la 440 000 mouvements de vol.

et, dans l'affirmative, dans quelle mesure.

Définition juridique de la préférence utilisation de la piste

Consacrer l'utilisation du décollage et de l'atterrissage les pistes en droit qui causent le moins de nuisances pour la région environnante.

+ 0 + + + + 0 +

Non,

Ne figure pas sur la liste restreinte en tant que mesure explicitement mentionnée. Les grandes lignes Le document indique que les règles relatives à l'utilisation préférentielle des pistes d'atterrissage seront les suivantes être fixée par un règlement ministériel.



Ne plus utiliser la piste Est	Ne plus utiliser la piste Est pour l'aviation générale (à l'exception de la police et de l'armée) vols spéciaux)	+	-	-	-	+	-	0	+	Non L'impact local est limité et, dans une certaine mesure, il ne fait que se déplacer. les nuisances sonores ailleurs
Ouverture de l'aéroport de Lelystad	Déplacement de vols de Schiphol à Lelystad Aéroport	+	-	-	+	+	+	0	+	Non Les décisions concernant l'aéroport de Lelystad ne peuvent pas être prises avant que à la mi-2024, comme annoncé dans le document d'orientation, c'est-à-dire séparément de cette consultation (voir chapitre 1).

Restrictions d'exploitation

Fermeture nocturne	Fermeture de l'aéroport la nuit, y compris des variations dans le temps	0	-	+	0	+	+	0	+	Oui
A l'exclusion des jets privés et des petits avions d'affaires	Hors aviation générale	+	-	-	+	+	+	+	+	Non, pas de ressources juridiques. Effet très localisé, uniquement sur les abords de la piste Est.
Contrôler les jets privés comme partie des "grandes entreprises commerciales trafic	La mesure propose d'utiliser des jets privés pour opérer dans le cadre du champ d'application restant de la volume non historique de grandes surfaces commerciales trafic. Cela se traduira par une réduction de l'espace disponible pour les jets privés.	+	-	-	+	+	+	+	+	Non, pas de ressources juridiques.
Nuit sélective réductions	Interdiction des avions-cargos pendant la nuit.	+	-	-	+	+	+	+	+	Non : l'exclusion sélective de certaines catégories d'aéronefs nécessite consultation.
plafonner le nombre de mouvements de vol sur la base d'un niveau maximal de bruit d'aéronef auquel une personne peut être exposée										La mesure réelle dans ce cas implique un critère pour fixer une limite supérieure au nombre de mouvements d'avions, plutôt qu'une mesure qui peut être jugée par rapport aux critères susmentionnés. Non L'objectif de bruit (voir chapitre 4) est prioritaire pour la sélection des mesures.



Mesure/suggestion	Objet de la mesure/suggestion	Évaluation des critères							Position sur la liste de présélection
Type de mesure, par catégorie		Sécurité	Faisabilité d'ici à novembre 2024	Respect de la législation	Qualité de la connectivité du réseau	Préparation des opérations	Émissions	Modélisation	Oui/non, y compris l'argument principal



Mesure/suggestion	Objet de la mesure/suggestion	Évaluation des critères								Position sur la liste de présélection
Type de mesure, par catégorie		Sécurité	Faisabilité d'ici à novembre 2024	Respect de la législation	Qualité de la connectivité du réseau	Prévention des nuisances	Émissions	Modélisation	Oui/non, y compris l'argument principal	
Divers										
	Supervision accrue par l'ILT Y compris un suivi plus régulier des mesures.	+	+	+	+	+	0	0	0	Non L'ILT contrôle déjà le respect de la législation et de la réglementation dans lesquelles les mesures de réduction des nuisances sont ou seront intégrées.
	Mesures volontaires de développement durable	+	-	+	+	+	0	0	-	Non L'application des mesures ou l'obligation de se conformer aux règles est le seul moyen de réduire les nuisances sonores de manière significative et d'en assurer la mise en œuvre.
	Fonds transitoire pour la perte d'emplois en cas de réduction des mouvements d'avions									Critères non applicables Non N'a pas d'effet sur les nuisances sonores
	Normes sociales pour les compagnies aériennes afin de garantir que les bénéfices excédentaires dus à la rareté des vols soient répercutés sur les employés et/ou la société plutôt que sur les actionnaires.									Critères non applicables Non N'a pas d'effet sur les nuisances sonores
	Fonds transitoire pour la perte d'emplois en cas de réduction des mouvements d'avions									Critères non applicables Non N'a pas d'effet sur les nuisances sonores
	Piste Est ?	+	+	+	+	+	-	0	+	



Mesure/suggestion	Objet de la mesure/suggestion	Évaluation des critères								Position sur la liste de présélection
Type de mesure, par catégorie		Sécurité	Faisabilité d'ici à novembre 2024	Respect de la législation	Qualité de la connectivité du réseau	Prévention des nuisances	Émissions	Modélisation	Oui/non, y compris l'argument principal	
Mettre en œuvre l'intégralité du plan en 8 points de l'aéroport de Schiphol	<ol style="list-style-type: none"> Nouvelles règles fixant des limites claires pour le bruit et les émissions de CO₂, Les avions les plus bruyants ne sont plus les bienvenus Plus de décollages entre 00h00 et 06h00 ; plus d'atterrissages entre 00h00 et 06h00 et 05:00 Fin des avions privés et du trafic des petites entreprises à Schiphol Pas de pistes supplémentaires Investissement annuel de 10 millions d'euros dans l'environnement et la population locale Protection du trafic de marchandises Mettre l'accent sur les personnes 								<p>Les points 2, 3 et 4 ont été évalués séparément ci-dessus.</p> <p>En ce qui concerne les nuisances sonores, le point 1 s'inscrit dans le cadre de l'élaboration d'un nouvel ensemble de règles auquel il est fait référence au chapitre 1.</p> <p>Point 5 : la réservation de la deuxième piste de Kaagbaan a été abandonnée.</p> <p>Les points 6, 7 et 8 ne concernent pas spécifiquement la réduction des nuisances sonores, qui fait l'objet de la présente approche équilibrée.</p>	
Remplacement des avions par des trains sur des distances plus courtes									<p>En l'absence de précisions sur les conditions préalables et les mesures associées concernant les créneaux horaires à Schiphol, cette mesure reste trop générale pour qu'une note puisse être attribuée en fonction des critères.</p> <p>Non Voir les notes explicatives des critères.</p>	
Appliquer des méthodes alternatives pour l'attribution des créneaux horaires, telles que par exemple, le système de comptage des quotas (QC)		+	-	-	+	+	+	0	+	<p>Non, Il n'est pas possible d'introduire un tel système d'ici novembre 2024.</p>

+ = impact positif sur le critère ou aucun impact

- = impact négatif sur le critère

0 = l'impact ne peut être déterminé ou n'a pas été déterminé

Aperçu des annexes

- Annexe I document, Stakeholder Consultation Balanced Approach procedure for Schiphol, March 2023
- Annexe II To70, Addendum Étude d'approche équilibrée Aéroport de Schiphol, août 2023
- Annexe III Decisio et Beelining, Measuring cost-effectiveness of noise mitigating measures for Schiphol Addendum, août 2023
- Annexe IV AT Osborne, Consultatierapport Balanced Approach, augustus 2023
- Annexe V LVNL , Uitvoeringstoets combinaties mogelijke maatregelen Balanced Approach Schiphol, juni 2023
- Annexe VI LVNL, Uitvoeringstoets alternatieve maatregelen Balanced Approach, augustus 2023
- Annexe VII ILT , Impact assessment ILT op maatregelen Balanced Approach Schiphol, mei 2023
- Annexe VIII Analyse des destinations pour une connectivité adéquate
- Annexe IX Sessions de coopération technique de Q&A
- Annexe X Note d'information sur le plan d'action de la ville de Schiphol

**Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat
(Ministère de
l'infrastructure et de l'eau)**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

