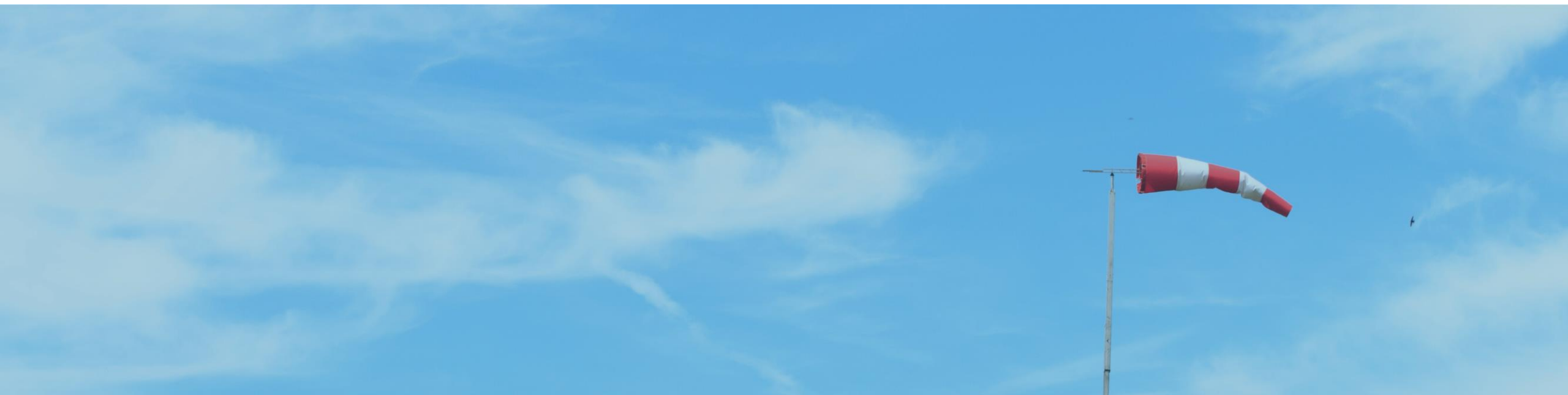




SPF **MOBILITÉ ET TRANSPORTS**
DG **TRANSPORT AÉRIEN**



Overlegplatform – 3^{de} vergadering Plateforme de concertation – 3^{ème} réunion

21/04/2022



Agenda

- Mot d'accueil de Stéphanie Coerten, modératrice
- Présentation par la Commission européenne et session questions/réponses
- Réponses de la DGTA aux questions laissées en suspens lors de la dernière réunion et session questions/réponses
- Pause
- Présentation par la DGTA des contributions et échange + calendrier des travaux des prochaines réunions
- Présentation du règlement d'ordre intérieur et commentaires éventuels des participants.
- Fin
- Verwelkoming door Stéphanie Coerten, moderator
- Presentatie door de Europese Commissie en vraag- en antwoordsessie
- Antwoorden van het DGLV op de vragen die tijdens de laatste vergadering waren opengelaten en vraag- en antwoordsessie
- Pauze
- Presentatie door het DGLV van de bijdragen en uitwisseling + werkschema voor de volgende vergaderingen
- Presentatie van het huishoudelijk reglement en eventuele opmerkingen van de deelnemers
- Einde



Le processus au sein de la Directive 2002/49/CE

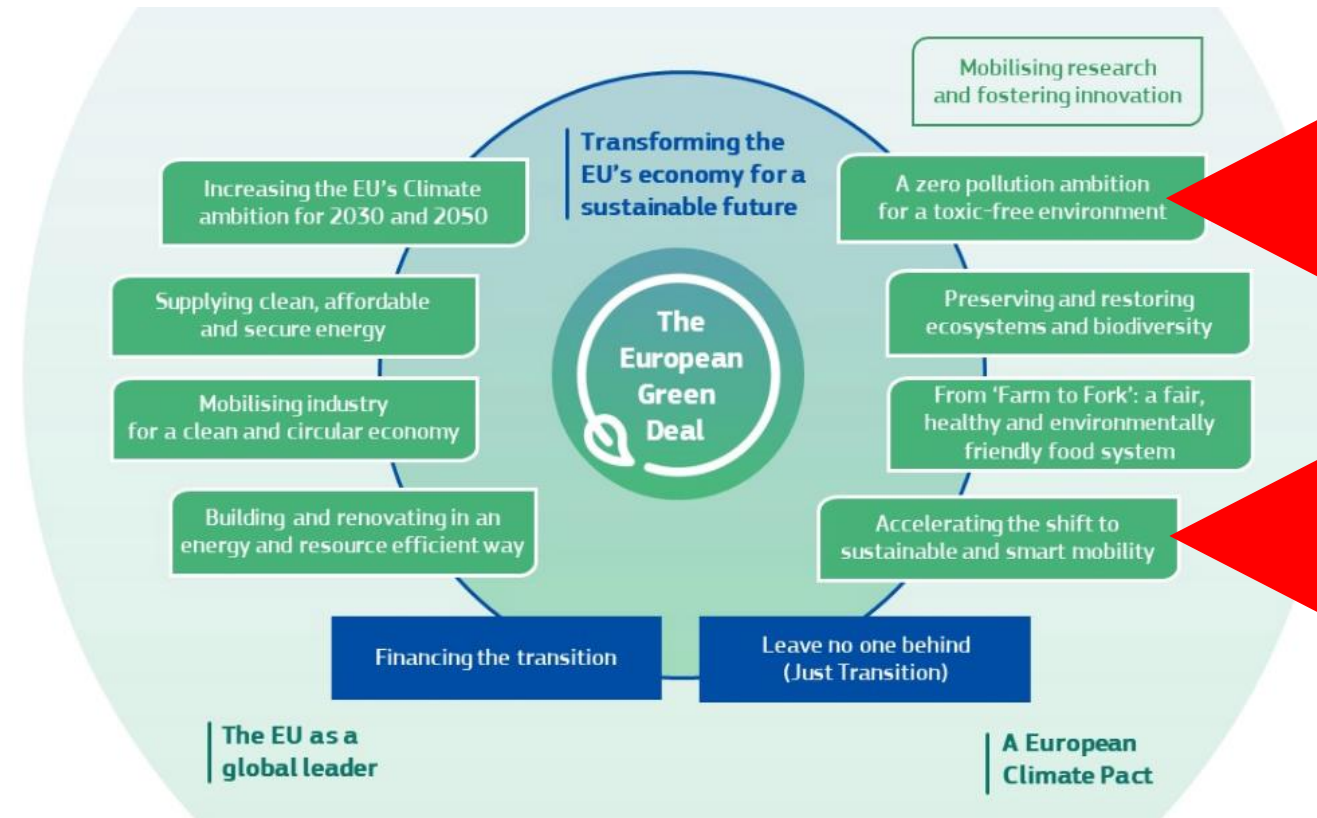
Marco PAVIOTTI

Indice

- Pourquoi s'intéresser au bruit?
- Le rôle des recommandations de l'OMS
- Ce que demande la Directive européenne sur le bruit
- Références normatives
- Questions fréquentes

Pourquoi s'intéresser au bruit?

- Pacte vert pour l'Europe
 - zéro pollution
 - mobilité durable et intelligente

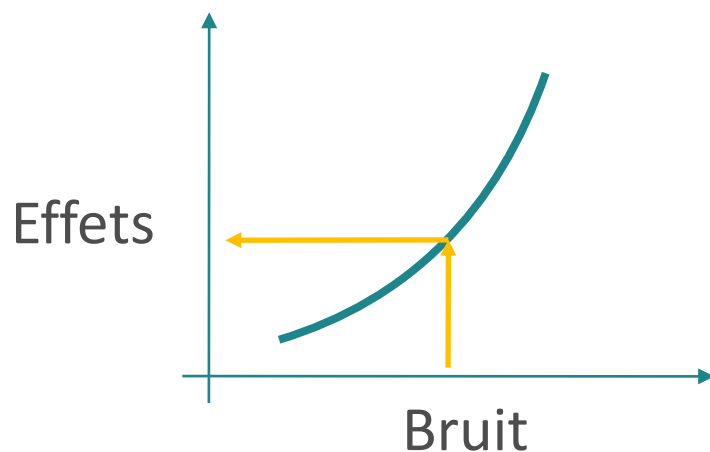


Pourquoi s'intéresser au bruit?

- Impact sur la santé publique



Bruit dû au trafic aérien



Recommandation

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de **45 dB L_{den}** , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien nocturne à moins de **40 dB L_{night}** , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic aérien, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. En ce qui concerne les interventions spécifiques, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande de mettre en œuvre des changements d'infrastructure adaptés.

Force

Forte

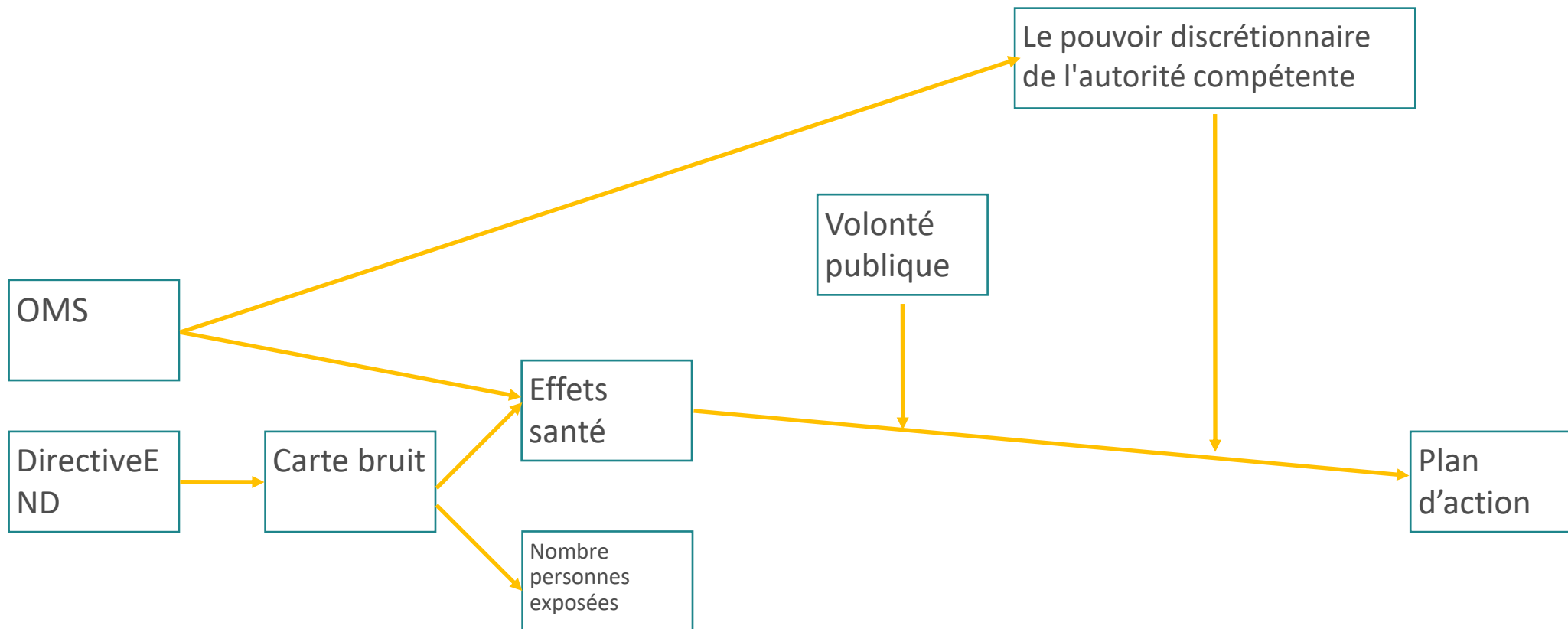
Forte

Forte



European
Commission

Le rôle des recommandations de l'OMS



Ce que demande la Directive européenne sur le bruit

1. Évaluer le bruit selon des méthodes spécifiques (trajectoires radar, un an, performances des aéronefs comme dans l'annexe de la directive)

2. Évaluer les effets sur la santé à partir des niveaux de l'OMS:

- cardiopathie ischémique (CPI) au delà des valeurs adéquats (53dB)
- forte gêne (45dB)
- fortes perturbations du sommeil (40dB)

2022

3. Préparer, discuter et adopter un plan d'action et les actions prévues pour réduire les effets sur la santé (les limites nationales sont des critères de priorisation)

2024

Références normatives

- Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil
- Directive (UE) 2020/367 de la Commission
- Cour de Justice Européen - Affaire C-687/20
- Règlement (UE) No 598/2014 du Parlement Européen et du Conseil

Questions fréquentes

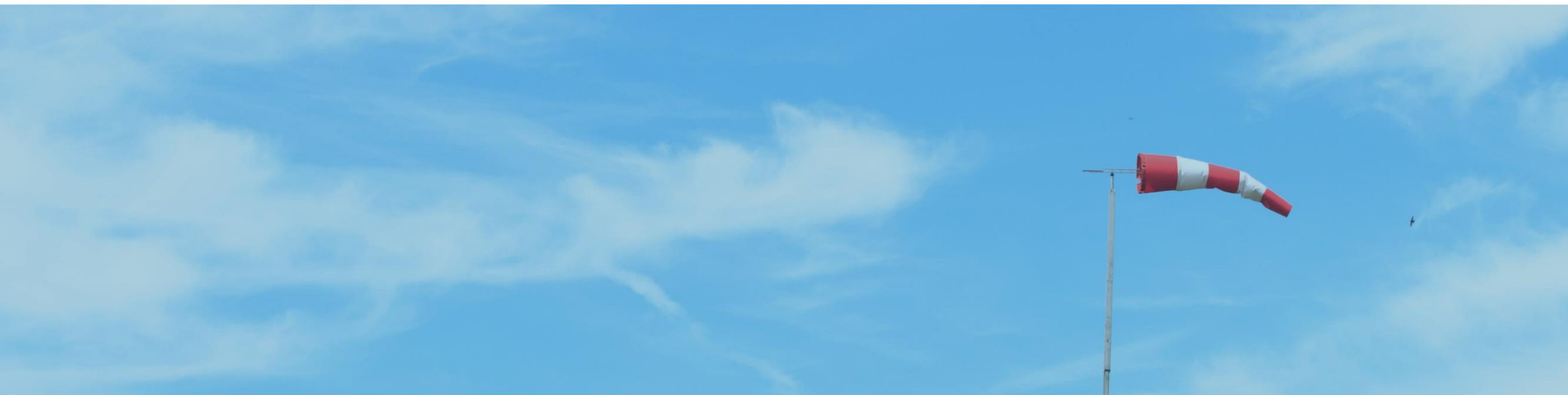
1. Relation entre la Directive 2002/49/CE et le Règlement (UE) No 598/2014
2. Rôle et discrétionnalité de l'autorité compétente
3. Méthodes d'évaluation bruit
4. Effects sur la santé à considérer
5. Comment choisir les mesures de réduction
6. Monétisation des effects sur la santé

Merci

marco.paviotti@ec.europa.eu



SPF **MOBILITÉ ET TRANSPORTS**
DG **TRANSPORT AÉRIEN**



Plateforme de concertation #3

21 avril 2022

AGENDA

- 01** L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- 02** La navigation fondée sur les performances (PBN)
- 03** Les approches PBN 07L/R
- 04** Les normes de vent
- 05** Renouvellement du permis environnemental



L'Organisation de l'aviation civile internationale



- 193 Etats signataires de la Convention de Chicago (1944)
- Coopération en matière de transport aérien

19 Annexes à la Convention

- Normes et pratiques recommandées

Attention : ne remplacent jamais la primauté des exigences réglementaires nationales



International Standards
and Recommended Practices



This edition supersedes, on 8 November 2018, all previous editions of Annex 11.
For information regarding the applicability of the Standards and Recommended Practices, see Foreword.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION



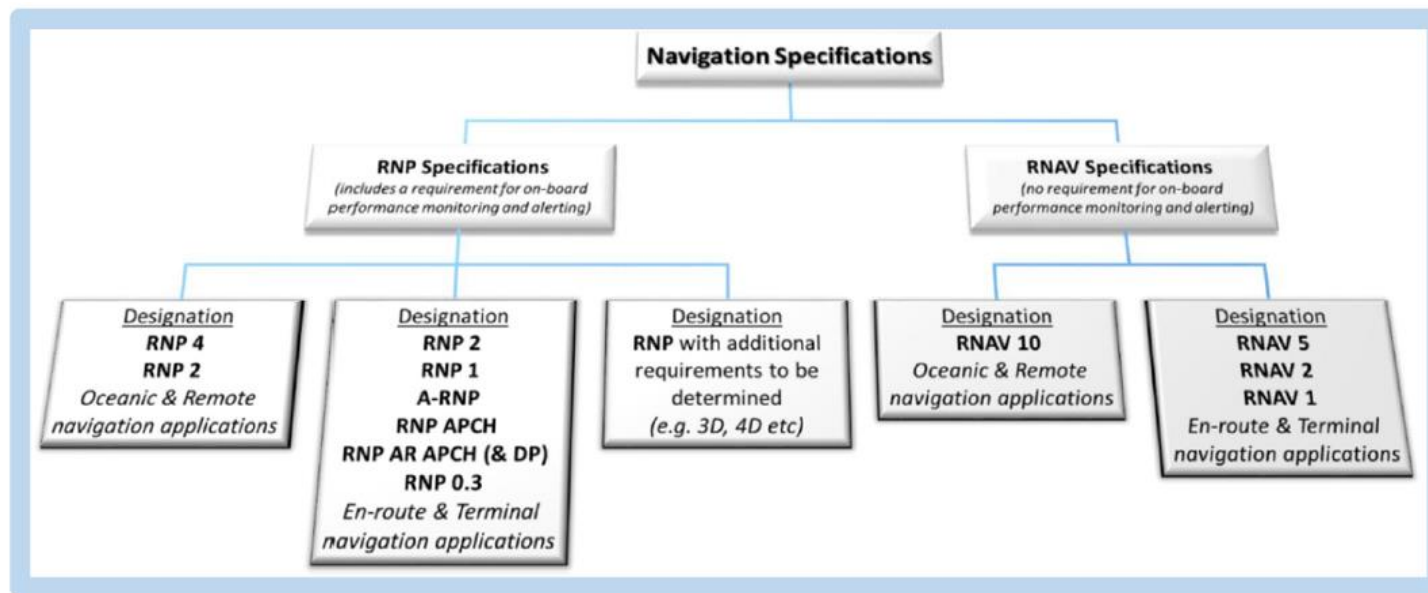
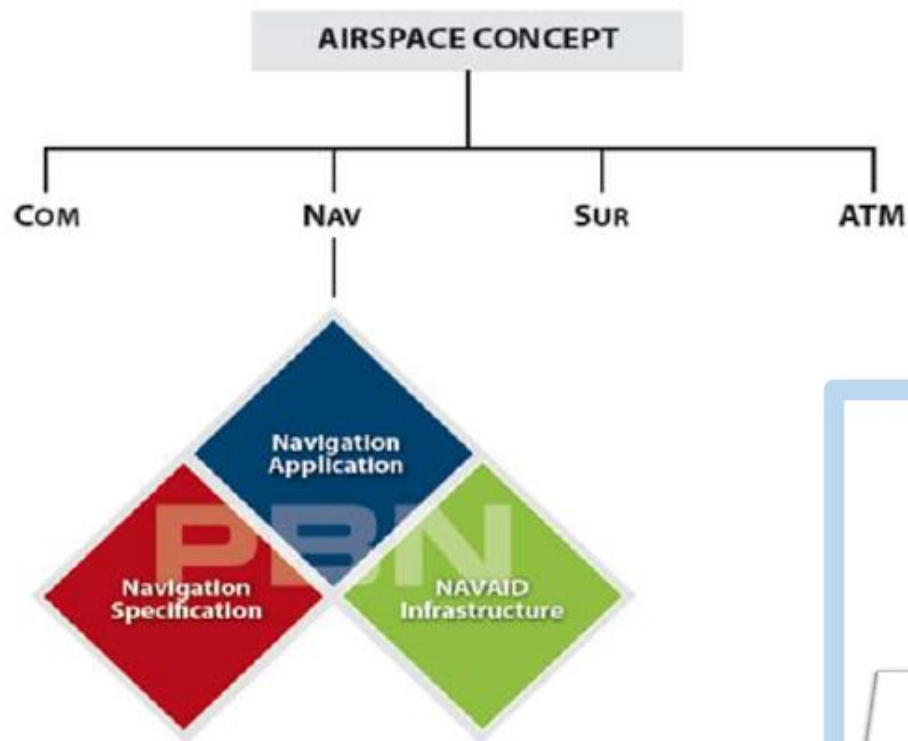
Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS).

Procédures standardisées à appliquer par les organismes des services de la circulation aérienne

Leur application sur le plan mondial est recommandée



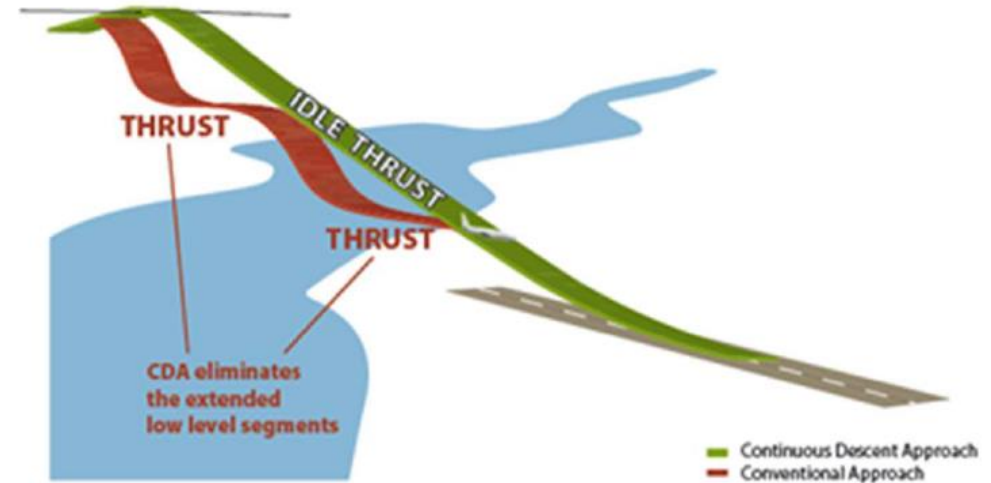
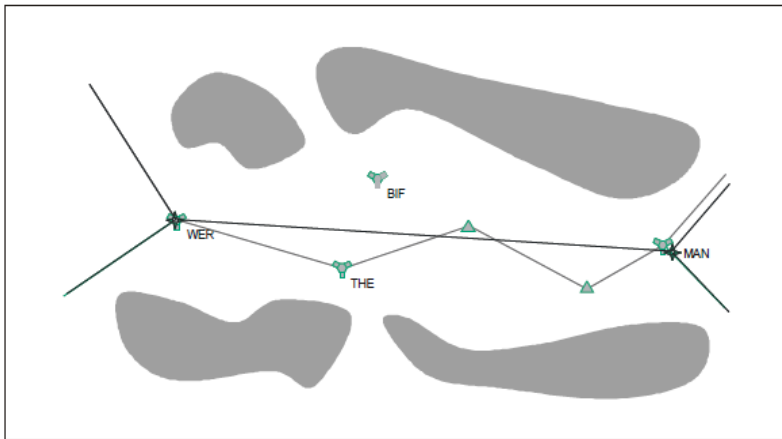
Le PBN (Performance Based Navigation)





Le PBN (Performance Based Navigation)

- Permet :
 - le design de routes sans référence aux aides à la navigation au sol
 - d'optimiser les arrivées en descente continue (CDO)
 - d'optimiser les départs en montée continue





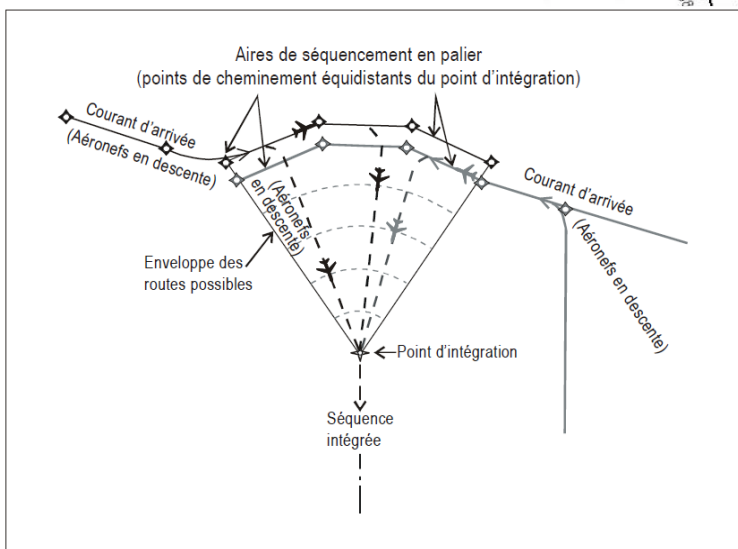
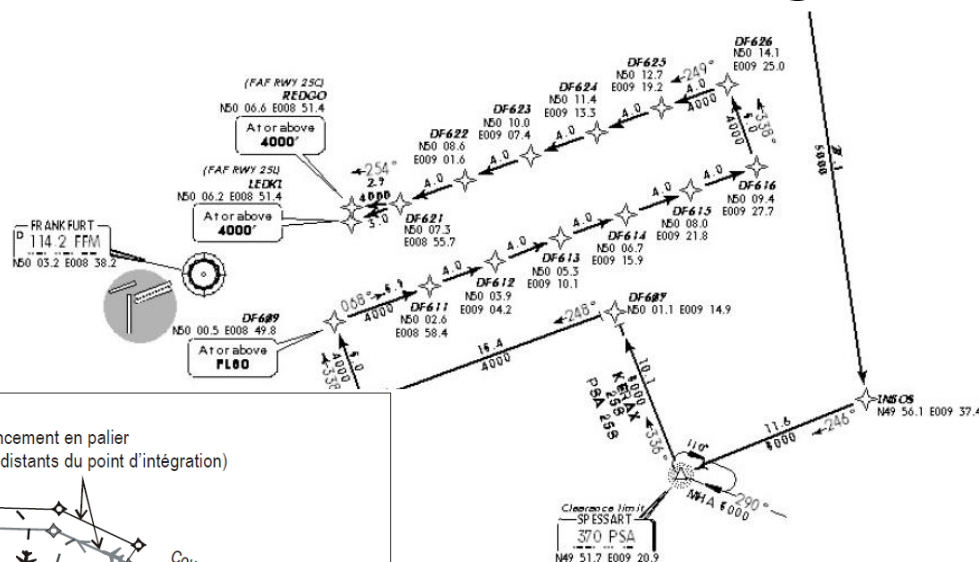
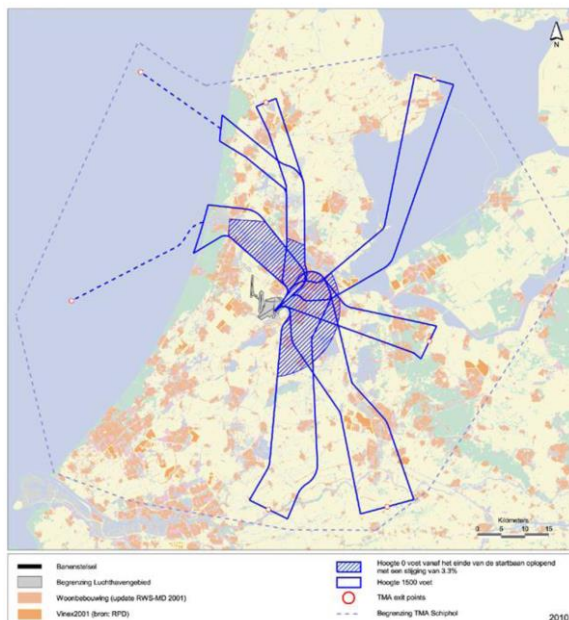
Le PBN (Performance Based Navigation)

- La définition de routes préférentielles pour le bruit (NPR)
- Les routes d'arrivée en trombone ou « point merge »

Luchtverkeerwegen
Vertrekkend verkeer baan 04
(periode van 06.00 tot 23.00 uur)

Luchthavenverkeersbesluit Schiphol
Bijlage 1 kaart 03/21

Tussen 06.00 en 6.45 uur en tussen 22.15 en 23.00 uur kan LVNL luchtverkeersleiding geven die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen de luchtverkeerweg die geldt voor de periode van 23.00 tot 06.00 uur.





Le PBN (Performance Based Navigation)

Le PBN est l'un des outils du concept d'espace aérien.



Un concept abouti et l'application d'autres outils sont nécessaires pour en tirer pleinement avantage



Le PBN (Performance Based Navigation)

- L'OACI promeut l'application du PBN au niveau mondial depuis 2007 (Résolutions 36-23 et 37-11 de l'Assemblée générale)
- Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances
 - Exige que les routes ATS et les procédures d'approche PBN soient mises en œuvre à trois dates limites : le 3 décembre 2020, le 25 janvier 2024 et le 6 juin 2030
 - La Belgique est un des 7 pays européens à avoir satisfait aux requis du règlement applicable au 3 décembre 2020 en matière d'approche RNP aux extrémités de pistes aux instruments sans approche de précision
 - Obligation de disposer au moins d'une procédure de départ et d'une arrivée normalisée pour chaque extrémité de piste aux instruments au 25 janvier 2024
 - Usage exclusif du PBN prévu en 2030



Les approches PBN en pistes 07L/R

- Approches PBN en piste 07L et 07R

- Requises au 25 janvier 2024

(En exception à la deadline de 2020, l'aéroport de Bruxelles-National est un aéroport PCP)

- Mise en place temporairement à des fins de contingence suite aux travaux aux pistes et aux balises de navigation aérienne

- N'a pas été optimisée pour les nuisances sonores
- Nécessitera aussi un changement des méthodes de travail ATC

- Approches PBN en piste 07L et 07R

- Etapes opérationnelles avant publication

- Définition du concept opérationnel
- Etude de capacité, (fast time/real time simulation)
- Design suivant les critères PAN—OPS de l'OACI
- Validation au sol ou en vol si nécessaire
- Etude de risque (notification de changement et revue par la BSA suivant Règlement UE 2017/373)
- Préparation de la Publication
- Formation des contrôleurs
- Mise à jour des données de navigation, des FMS et des informations aux équipages

L'Etat belge a prévu des budgets pour soutenir le développement de procédures silencieuses

Pour toute nouvelle procédure ou modification significative d'une procédure existante, l'Etat belge s'assurera que les différentes options possibles soient étudiées et que tous les requis légaux en matière d'évaluation d'incidences environnementales, de consultation des parties prenantes et du public soient effectués avant leur publication.



Les normes de vent

- Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM), OACI Doc 4444
- Ch. 7.2 - Choix de la piste en service
 - 7.2.6 L'atténuation du bruit ne sera pas un facteur déterminant pour la désignation des pistes dans les circonstances suivantes :
... e) si la composante transversale du vent, y compris les rafales, dépasse 28 km/h (15 kt), ou si la composante vent arrière, y compris les rafales, dépasse 9 km/h (5 kt).



La présente édition annule et remplace, à partir du 10 novembre 2016, les éditions antérieures du Doc 4444.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



Les normes de vent

ATS.TR.260 Sélection de la piste en service

La tour de contrôle d'aérodrome choisit la piste en service pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs en tenant compte de la vitesse et de la direction du vent de surface ainsi que d'autres facteurs locaux pertinents, tels que:

- a) la configuration de la piste;
- b) les conditions météorologiques;
- c) les procédures d'approche aux instruments;
- d) les aides à l'approche et à l'atterrissage disponibles;
- e) les circuits d'aérodrome et les conditions de circulation aérienne;
- f) la longueur de la ou des pistes d'atterrissage;
- g) d'autres facteurs mentionnés dans les instructions locales.

Les moyens de conformité acceptables de l'EASA reprennent les dispositions du point 7.2.6 du ICAO Doc 4444.



Les normes de vent

- Les normes actuelles ont été définies par instructions du Ministre et du Directeur général
- Modifier les normes en vigueur nécessite d'évaluer le maintien de la sécurité aérienne au regard de la réglementation et de la situation opérationnelle actuelles
- Les normes de vent feront l'objet d'une plateforme dédiée avec la participation d'experts extérieurs

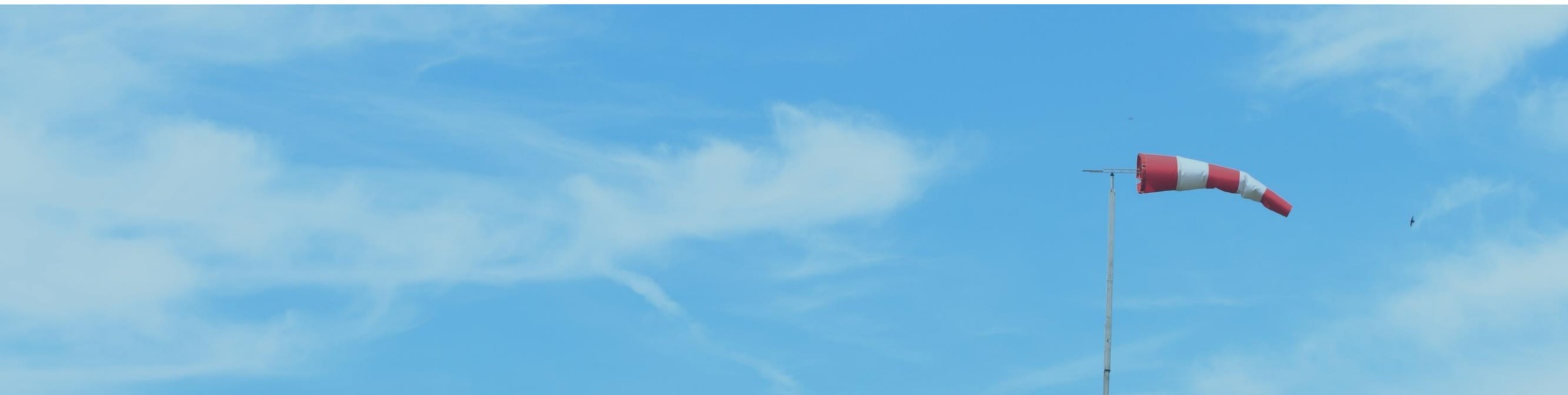


Renouvellement du permis environnemental

- Le permis environnemental actuel pour l'aéroport de Bruxelles-National a été délivré à la NV BIAC (devenu BAC) le 8 juillet 2004 par la députation permanente du conseil provincial du Brabant flamand et prend fin le 8 juillet 2024.
- Notification du projet de l'EIE (project-MER) et demande d'avis de cadrage faite à la Région flamande par Brussels Airport Company
- L'autorité fédérale ne gère pas la procédure de renouvellement.



SPF **MOBILITÉ ET TRANSPORTS**
DG **TRANSPORT AÉRIEN**

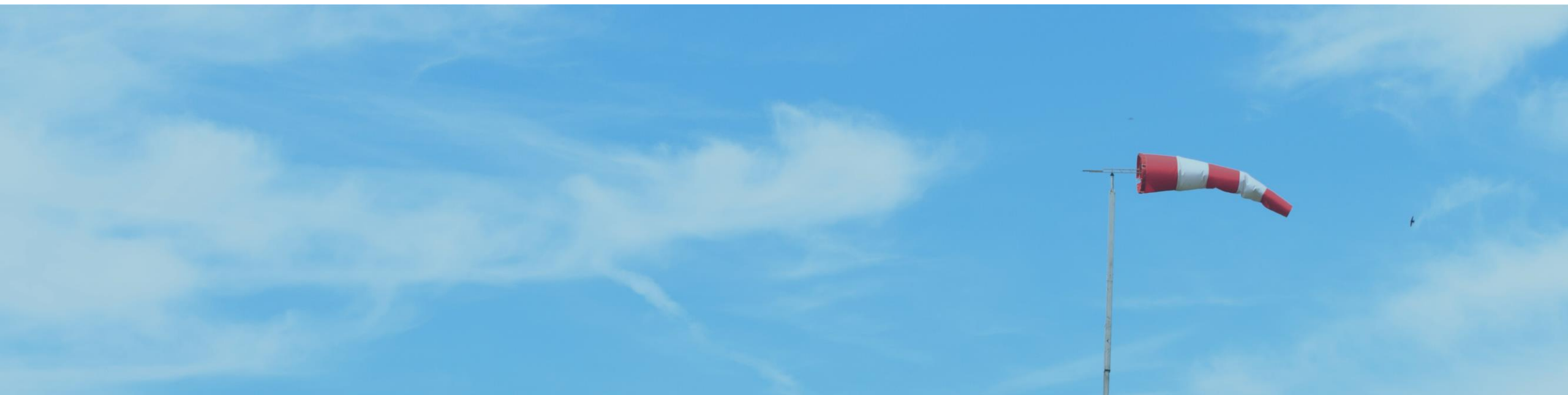


| www.mobilit.belgium.be





SPF **MOBILITÉ ET TRANSPORTS**
DG **TRANSPORT AÉRIEN**



Overlegplatform #3

Plateforme de concertation #3

21/04/2022



Echange concernant les contributions des participants / Uitwisseling van bijdragen van de deelnemers

Objectifs :

- Exposer les contributions reçues
- Echanger sur les contributions reçues

Doelen:

- Ontvangen bijdragen weer te geven
- Ontvangen bijdragen uit te wisselen



Contributions des participants : 1^{er} pilier

Bijdragen van de deelnemers: 1^{ste} pijler

Premier Pilier

Réduction du bruit à la source

- Inciter à la modernisation des flottes - Réévaluation des QC, incitation financière publique...
- Modal shift (aéroport comme hub intermodal, saut de puce,...)

Eerste Pijler

Beperking van het lawaai aan de bron

- Stimulansen voor het moderniseren van vloten - Herziening van QC's, financiële stimulans van de overheid
- Modal shift (luchthaven als intermodaal knooppunt, korte afstandsvluchten...)



Contributions des participants : 2^{ème} pilier

Bijdragen van de deelnemers: 2^{de} pijler

Deuxième Pilier

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

- Murs anti-bruit, hangars d'essais
- Mesures urbanistiques (Plan de secteur, zones non constructibles...)
- Politiques d'isolation et/ou expropriation
- Mesures financement : taxe écologique, taxation du kérozène, fonds d'indemnisation...

Tweede pijler

Ruimtelijke ordening en beheer

- Geluidsbarrières, testhangar...
- Stedenbouwkundige maatregelen (RUP/GBP, zones met een bouwverbod...)
- Isolatiebeleid en/of onteigening
- Financieringsmaatregelen: ecologische belasting, belasting op kerosine, compensatiefonds...



Contributions des participants : 3^{ème} pilier 1/2

Bijdragen van de deelnemers: 3^{de} pijler 1/2

Troisième Pilier

Procédures opérationnelles antibruit

- PRS – Normes de vent
- Mesures opérationnelles (NADP, CDO, CCO, projet HERON...)
- Définition des Procédure de vol (PBN, ILS...)

Derde Pijler

Operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder

- PRS – Windnormen
- Operationele maatregelen (NADP, CDO, CCO, project HERON...)
- Definitie van vliegprocedures (PBN, ILS...)



Contributions des participants : 3^{ème} pilier 2/2

Bijdragen van de deelnemers: 3^{de} pijler 2/2

- Critère de répartition des vols (densité, dispersion, concentration...)
- Transfert de vols d'une zone à l'autre :
 - Resserrement virage gauche au départ de la 25R ;
 - Réintroduction de routes évitant la région urbaine bruxelloise ;
 - Arrêt de la route du Canal la nuit et le weekend ;
 - Utilisation accrue de la 19 en heures creuses pour les décollages ;
 - Maintien des procédures d'atterrissage actuelles sur la piste 01 ;
 - Fin de la route Leuven-Rechtdoor / route la plus courte via Huldenberg ;
 - Fin des routes de déviation nocturnes dans le 'Noordrand' vers des destinations au Sud/Sud-Est ;
 - Pas d'augmentation des atterrissages sur les pistes non-préférentielles...
- Criteria voor vluchtverdeling (dichtheid, spreiding, concentratie...)
- Overdracht van vluchten van de ene zone naar de andere:
 - Aanscherping van de bocht naar links bij het vertrek van de 25R;
 - Herinvoering van routes die de Brussels stedelijk gebied vermijden;
 - Opheffing 's nachts en in het weekend van de Kanaalroute;
 - Intensiever gebruik in de daluren van de 19 voor opstijgingen;
 - Behoud van de huidige landingsprocedure op baan 01;
 - Einde van de route Leuven-Rechtdoor / kortste weg via Huldenberg;
 - Einde van de 's nachts uitwijkroutes in de Noordrand naar bestemmingen in het Zuiden/Zuidoosten;
 - Geen toename van landingen op niet-preferentiële banen...



Programme proposé des prochaines réunions

Voorgesteld programma van toekomstige vergaderingen

Réunion #4

- 20/06/2022 : Etude Envisa

Réunion #5

- 1^{er} Pilier : Réduction du bruit à la source (possibilité de débiter le 2^{ème} pilier)

Réunion #6

- 2^{ème} Pilier : Planification et gestion de l'utilisation des terrains (possibilité de débiter le 3^{ème} Pilier)

Réunion #7

- 3^{ème} Pilier - Procédures opérationnelles antibruit

Réunion #8

- 3^{ème} Pilier - Procédures opérationnelles antibruit (suite)

Vergadering #4

- Maandag 20 juni 2022: Envisa studie

Vergadering #5

- 1^{ste} Pijler: Beperking van het lawaai aan de bron (mogelijkheid om met de 2^{de} pijler te beginnen)

Vergadering #6

- 2^{de} Pijler: Ruimtelijke ordening en beheer (mogelijkheid om met de 3^{de} Pijler te beginnen)

Vergadering #7

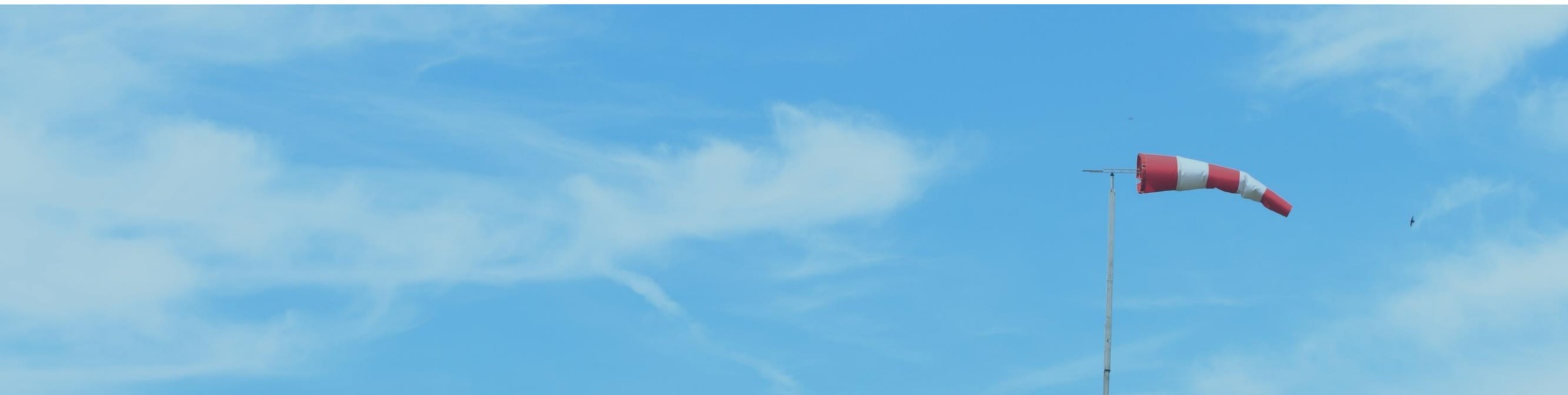
- 3^{de} Pijler: Operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder

Vergadering #8

- 3^{de} Pijler: Operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder (volgt)



SPF **MOBILITÉ ET TRANSPORTS**
DG **TRANSPORT AÉRIEN**



| www.mobilit.belgium.be

