

EIE de la note LVN (Note sur le trafic aérien) : Résumé



Sommaire

RESUME	3
POURQUOI UNE NOUVELLE NOTE SUR LE TRAFIC AERIEN ?	3
ROLE DE L'E.I.E DANS L'ELABORATION DE LA NOTE SUR LE TRAFIC AERIEN	5
QUELLE EST LA TENEUR DE LA NOTE SUR LE TRAFIC AERIEN ?	8
COMMENT LA POLITIQUE DE LA NOTE SUR LE TRAFIC AERIEN A-T-ELLE ETE EVALUEE DANS L'EIE ?.....	10
QUELS SONT LES IMPACTS DE LA POLITIQUE DE LA NOTE SUR LE TRAFIC AERIEN ?	12
QUELLE EST LA PROCHAINE ETAPE APRES LA NOTE SUR LE TRAFIC AERIEN ?	19
ANNEXE 1 : LES EFFETS TRANSFRONTALIERS.....	20

Résumé

Vous avez devant vous le résumé de l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) portant sur la Note (en projet) sur le trafic aérien (« Luchtvaartnota », LVN). Cette EIE donne des informations sur les conséquences environnementales de la nouvelle politique du gouvernement en matière de trafic aérien. C'est l'objet de la Note sur le trafic aérien. Les informations de l'EIE poursuivent un double objectif :

1. Les conséquences environnementales de cette politique peuvent être pleinement prises en compte lors de la prise de décision concernant la Note sur le trafic aérien ;
2. Les parties prenantes peuvent être informées de l'impact environnemental des choix politiques sur la nouvelle politique en matière de transport aérien.

Pour l'ancrage juridique de la Note sur le trafic aérien, il est fait usage d'un instrument de la loi néerlandaise sur l'environnement (« Omgevingswet ») : le programme non obligatoire. Dans le système de la loi sur l'environnement, l'élaboration de la politique de (certaines parties de) la NOVI (*vision nationale de l'environnement*), y compris le transport aérien, se fait également dans le cadre de programmes (non obligatoires). La loi sur l'environnement exige que l'autorité compétente, lorsqu'elle prépare un plan, réalise une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) si ce plan fixe le cadre des décisions à prendre pour des projets qui sont susceptibles d'avoir un impact important sur l'environnement, comme la Note sur le trafic aérien.

Dans l'EIE, la notion de « conséquences environnementales » est interprétée au sens large. Cela signifie que l'EIE montre les conséquences sur le cadre de vie au sens large. La manière dont cela a été fait est expliquée plus loin dans le résumé. L'EIE présente également un résumé des effets économiques attendus de la nouvelle politique en matière de transport aérien.

Cette politique est née en interaction avec l'exploration des effets sur le cadre de vie. Elle a en outre été élaborée avec d'autres organismes publics et acteurs sociaux. L'EIE ne se contente pas de décrire les conséquences du résultat final de ce processus sur le cadre de vie, mais donne également un aperçu du déroulement de ce processus interactif.

Le consortium composé de RHDHV, NLR et BCI a élaboré l'EIE relative à la Note pour le trafic aérien et a évalué les pierres angulaires (aussi appelées « alternatives ») de manière indépendante. Le ministère a déterminé les pierres angulaires et la stratégie privilégiée en tant qu'initiateur, et a approuvé l'EIE en tant qu'autorité compétente.

Vous pouvez faire connaître votre avis sur l'EIE ainsi que sur l'évaluation appropriée et le projet de Note sur le trafic aérien dès qu'ils seront soumis à consultation.

Pourquoi une nouvelle Note sur le trafic aérien ?

Le gouvernement formule périodiquement les grandes lignes de sa politique en matière de transport aérien au sens large. L'actuelle Note sur le trafic aérien date de 2008. L'élément central de cette note était la prise en compte de la demande du secteur de l'aviation pour soutenir l'économie en temps de crise. Les objectifs étaient principalement axés sur la quantité. Les limites de la croissance sont apparues en 2019. Le trafic aérien connaît des limites en termes de capacité, tant au sol que dans les airs. L'accord de Paris sur le climat appelle à une transition vers une mobilité propre et durable. Le soutien au développement des aéroports est sous pression. Parallèlement, les développements technologiques se font à un rythme effréné. Et il y a beaucoup d'incertitude quant à ce que sera notre aviation future d'ici une génération.

Dans ce domaine où il y a, d'une part, des défis à relever pour faire face aux limites de la croissance et, d'autre part, la question de savoir comment anticiper un avenir incertain, il est nécessaire de définir de nouvelles

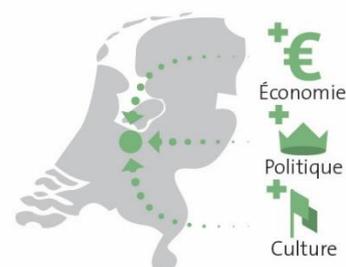
grandes orientations politiques et de faire des choix. C'est à cette fin qu'a été élaborée la Note sur le trafic aérien 2020-2050. La nouvelle Note sur le trafic aérien se veut le début d'une nouvelle voie vers un secteur de l'aviation durable qui continue à relier les Pays-Bas au reste du monde.

C'est pourquoi le gouvernement ne veut plus se concentrer sur le nombre de mouvements d'avions, mais plutôt sur des limites qualitatives. Les intérêts de la population, que le gouvernement doit veiller à préserver, constituent la base de cette orientation. Il s'agit notamment des intérêts suivants :

1. La sécurité des Pays-Bas est primordiale. D'un point de vue aérien, cela signifie la sécurité et la sûreté des passagers et des équipages, ainsi que la sécurité des habitants et des personnes présentes au sol. Le développement du secteur aérien ne doit pas se faire au détriment de la sécurité.
2. Les Pays-Bas restent bien connectés aux importants centres économiques, politiques et culturels, existants et nouveaux, dans le monde. Ces liens contribuent à notre prospérité et à notre bien-être. Le secteur de l'aviation y contribue par sa propre valeur ajoutée spécifique. Ce n'est pas le nombre de vols et de destinations qui est déterminant, mais leur qualité.
3. Les Néerlandais vivent dans un environnement attrayant et sain. Le trafic aérien (pollution sonore et émissions de substances) est de moins en moins un fardeau pour l'homme et la nature. La qualité du cadre de vie détermine le potentiel de développement du transport aérien et de la région aéroportuaire.
4. Les Pays-Bas sont un pays durable. La qualité des transports aériens néerlandais s'améliore grâce à une réduction de l'impact négatif sur le climat, des émissions de CO2 et d'autres émissions ayant un impact négatif sur le climat.



1. Sécurité



2. Connexions



3. Santé



4. Durabilité

La sauvegarde de ces intérêts dans un monde en mutation conduit à la recherche d'un nouvel équilibre entre économie et durabilité. C'est le cas dans de nombreux domaines de la société et donc aussi dans le domaine de l'aviation. Cette recherche conduit à un certain nombre de ruptures de tendance avec « l'ancienne » politique des transports aériens. La nouvelle politique doit d'abord réduire les effets négatifs sur les personnes, la nature et l'environnement, ce n'est qu'ensuite que l'on pourra parler de croissance. Une

approche et une politique différentes de celles de « l'ancienne » Note sur le trafic aérien. Cette nouvelle politique est expliquée plus loin.

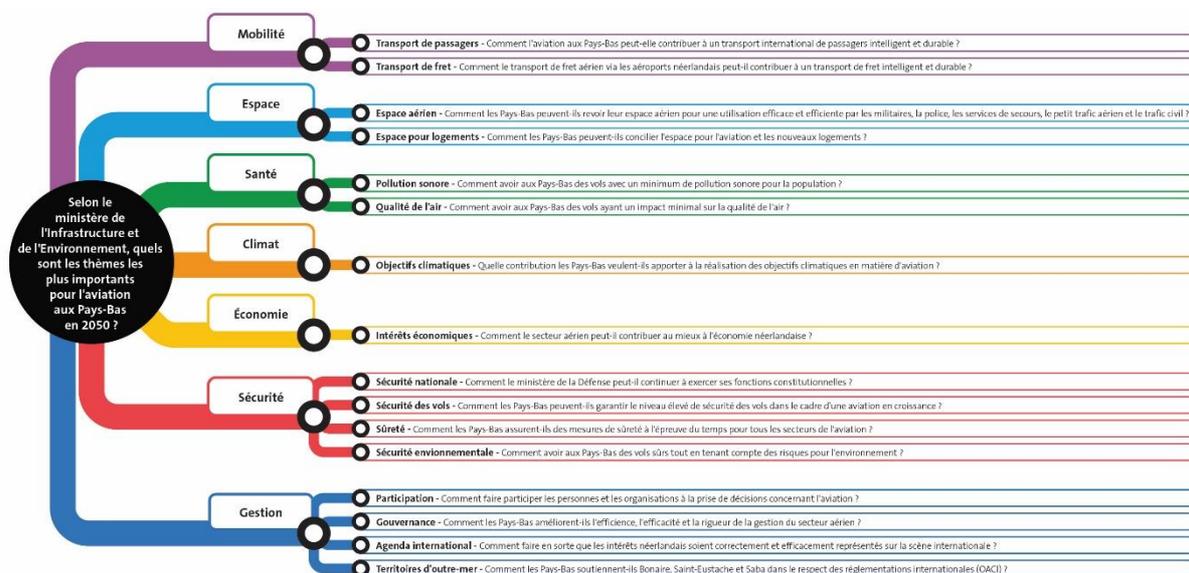
Tout cela conduit à une nouvelle Note sur le trafic aérien, qui présente les caractéristiques suivantes :

- Les déclarations contenues dans la Note sur le trafic aérien et les décisions prises par le ministre sur la base de ces déclarations ne sont contraignantes que pour le gouvernement. D'autres autorités publiques ou partenaires sociaux ne sont pas à proprement parler liés par ces décisions. Dans le cadre de cette nouvelle politique gouvernementale, le gouvernement développera toutefois à l'avenir de nouveaux plans et projets qui auront un statut contraignant pour les tiers.
- Orientation de la nouvelle politique à la fois sur le court terme (jusqu'en 2030) et sur le long terme (2050). Le document fixe des objectifs clairs pour 2050 avec une approche concrète et adaptative pour les 5 à 10 prochaines années.
- La nouvelle politique se concentre en premier lieu sur le développement de l'aviation civile.
- La nouvelle politique vise également à maintenir l'accessibilité des « Pays-Bas des Caraïbes » (Bonaire, Saba et Saint-Eustache, qui relèvent directement de la responsabilité du gouvernement néerlandais). Cela implique des connexions stables et abordables, de bonnes infrastructures et une bonne gouvernance afin de répondre aux exigences de sécurité (inter)nationale¹.

Rôle de l'E.I.E dans l'élaboration de la Note sur le trafic aérien

La première étape de l'élaboration de la note sur le trafic aérien a consisté à dresser un inventaire des questions auxquelles la nouvelle politique doit apporter une réponse. Au cours de la phase dite exploratoire, ces questions ont été abordées dans le cadre d'un vaste processus de participation. C'est ainsi qu'une enquête représentative sur le soutien au secteur aérien a été menée auprès du public néerlandais et que des informations en la matière ont été fournies par les acteurs sociaux et les parties prenantes.

Le résultat de ces explorations est résumé dans la figure ci-dessous.



¹ Aruba, Curaçao et Sint Maarten (Saint-Martin) sont des pays autonomes au sein du Royaume des Pays-Bas. Ils ont leurs propres pouvoirs et responsabilités dans le domaine des transports aériens et ne relèvent donc pas du champ d'application de la Note sur le trafic aérien.

C'est à ce stade que le processus d'EIE est lié au processus politique. La première étape de ce processus a commencé par la prise de conscience que les quatre principes de l'accord de coalition ne peuvent pas tous être appliqués en même temps. Par exemple, mettre l'accent sur l'importance de l'économie néerlandaise ne sera pas toujours bénéfique pour le cadre de vie. Mais pour le découvrir, il faut d'abord préciser ce qui est bon pour l'économie, ce qui est bon pour le cadre de vie, etc. Ce n'est qu'ensuite que l'on peut indiquer si (et où) les différents principes de l'accord de coalition sont en conflit les uns avec les autres.

Par conséquent, un ensemble de mesures possibles a été élaboré pour chacun des quatre principes, ce qui répond aux questions politiques indiquées ci-dessus.

Ces ensembles de mesures ne sont bien sûr pas des alternatives à la politique des transports aériens. En effet, tous les principes doivent être reflétés dans la nouvelle politique. C'est pourquoi des éléments de base ont été recherchés pour des orientations différentes clairement identifiables dans le cadre desquelles la politique en la matière pourrait se développer. L'exigence était que chaque orientation respecte les principes de l'accord de coalition, mais toujours de manière différente. Par exemple, quatre pierres angulaires différentes ont été développées, chacune pouvant servir de base possible à une politique future. L'élaboration de ces pierres angulaires s'est appuyée sur les informations environnementales recueillies lors de la phase d'exploration. Il y a donc quatre alternatives stratégiques pour l'EIE sur la table. Les quatre pierres angulaires sont les suivantes :

Continuation

La base de cette pierre angulaire est la poursuite dans le futur de la politique actuelle et des accords juridiques et administratifs existants. L'objectif est donc de conserver la fonction de plaque tournante de Schiphol. Lelystad sert alors d'aéroport de délestage. La structure spatiale des aéroports et leurs contours restent tels qu'ils sont aujourd'hui. Il y a des possibilités de croissance à Schiphol à condition que la nuisance existante se réduise. Dans ce cas, la moitié des bénéfices environnementaux est utilisée pour la croissance. Sur la base des prévisions les plus récentes, cette croissance pourrait alors atteindre 717 000-730 000 vols en 2050.

Dans l'EIE, cette pierre angulaire a été interprétée comme une situation de référence pour les trois autres décrites ci-dessous.

Normalisation

Cette pierre angulaire postule une contribution ambitieuse au défi climatique et une réduction substantielle des nuisances causées par le trafic aérien. Cela passe par une normalisation. Dans ce contexte, le secteur de l'aviation se voit attribuer le même objectif climatique que les autres secteurs : une réduction de 95 % du CO₂ d'ici 2050. En l'occurrence, il a été décidé de ne pas se décharger sur d'autres secteurs ou pays. Il s'agit d'une réduction de 95 % des émissions de CO₂ des vols au départ des Pays-Bas. Cela ne repose pas sur une compensation dans d'autres pays et secteurs (par exemple via un système mondial d'échange de droits d'émission), mais sur la réalisation d'une réduction de 95 % des émissions de CO₂ du secteur aérien à l'intérieur des frontières nationales. Il est possible d'augmenter le nombre de mouvements d'avions à long terme si les normes ambitieuses sont respectées. À court terme, se concentrer sur les normes relatives au climat et au cadre de vie signifie une réduction du nombre de vols. C'est pourquoi cette pierre angulaire se concentre sur les transports terrestres comme alternative aux transports aériens en Europe.

Concentration

Cette pierre angulaire a pour point central un réseau optimal de liaisons avec Schiphol comme centre. Le secteur aérien conserve et renforce ainsi sa grande importance économique pour les Pays-Bas. Il s'agit de répondre autant que possible à la demande en matière de transport aérien. Cela permet au nombre de passagers d'augmenter avec le produit intérieur brut. Pour y parvenir, il faut investir dans l'amélioration de la qualité du cadre de vie et dans l'accessibilité de Schiphol par voie terrestre. Cela nécessitera également une adaptation du système de pistes. Les aéroports régionaux conserveront leur rôle actuel. On estime qu'une capacité maximale de 800 000 vols en 2050 peut être atteinte grâce à ces mesures.

Répartition

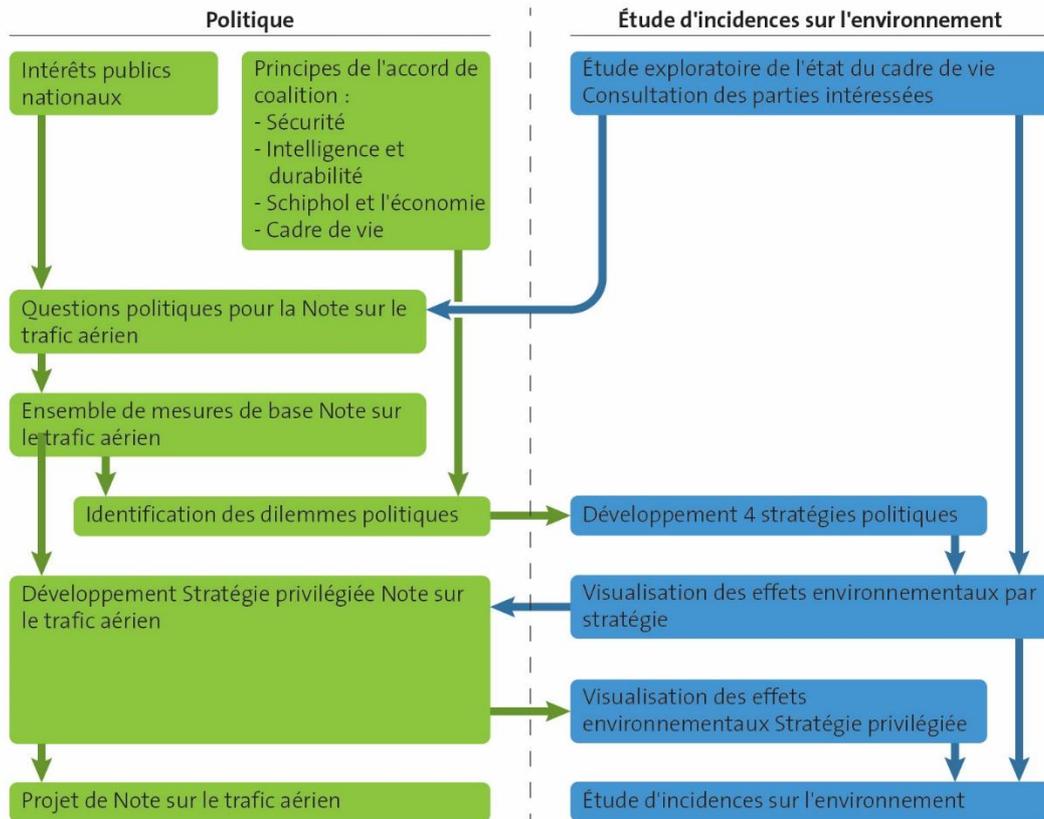
Cette pierre angulaire répond aux opportunités de développement régional et à la demande régionale en matière de transport aérien. Cela signifie qu'il faut répartir la croissance de l'aviation sur l'ensemble des Pays-Bas. Schiphol et Lelystad ne se développent plus. D'ici 2050, le potentiel de croissance des aéroports régionaux va doubler. Pour ce faire, des investissements seront réalisés dans les aéroports régionaux. Ces investissements se concentrent sur l'accessibilité par voie terrestre, la qualité du cadre de vie et les formes innovantes d'aviation spécifiques à la région, comme l'utilisation de drones. Cela conduit à une meilleure exploitation des qualités spécifiques des aéroports régionaux.

Chacune de ces quatre pierres angulaires comporte des mesures qui servent de différentes manières les quatre principes de base de l'accord de coalition. Ainsi, quatre réponses différentes ont été formulées aux questions politiques, comme indiqué dans la figure ci-dessous. Il convient également de noter que le principe de sécurité est à la base de chacune de ces pierres angulaires.

Il est important de noter que ces dernières impliquent des choix assez radicaux et sont donc formulées de manière quelque peu unilatérale. Cela a été fait délibérément, afin de mieux cerner les limites des impacts qui peuvent résulter de la nouvelle politique. C'est pourquoi l'EIE a systématiquement évalué ces quatre pierres angulaires sur la base du cadre d'évaluation en ce qui concerne leurs incidences sur le cadre de vie et leurs effets économiques. Cette évaluation est décrite en détail et justifiée au chapitre 7 de l'EIE.

Les enseignements tirés de cette évaluation ont ensuite été utilisés pour faire des choix concernant la nouvelle politique dans la Note sur le trafic aérien. Cette nouvelle politique (appelée « stratégie privilégiée » en termes d'EIE) consiste en une combinaison d'éléments des quatre pierres angulaires. Il en résulte donc que la stratégie privilégiée ne déborde pas du cadre décrit dans ces quatre pierres angulaires. La politique de la stratégie privilégiée est déjà présentée dans ses grandes lignes sous le titre « Quelle est la teneur de la Note sur le trafic aérien ? » Les incidences de cette politique sont examinées dans la section « Quels sont les impacts de la politique de la Note sur le trafic aérien ? »

La figure ci-dessous montre comment le processus d'EIE et le processus politique se sont mutuellement influencés.



Quelle est la teneur de la Note sur le trafic aérien ?

Plus que par le passé, le gouvernement prend le contrôle des intérêts de la population en matière de sécurité, de connexion, de santé et de durabilité. Il le fait de manière transparente et avec la participation des parties prenantes. Ce rôle accru du gouvernement découle également des engagements pris dans l'accord de coalition du gouvernement actuel. L'accord de coalition énonce les principes suivants pour la Note sur le trafic aérien :

L'accord de coalition énonce les principes suivants pour la Note sur le trafic aérien :

- La sécurité avant tout ;
- Ingéniosité et durabilité ;
- Un bon aéroport à Schiphol est important pour l'économie néerlandaise et pour notre attractivité en tant que site d'implantation ;
- Un meilleur cadre de vie et une meilleure qualité de l'air par la lutte contre les nuisances.



Pour la politique dans ce domaine, cela signifie la recherche d'un nouvel équilibre, représentant le plus grand nombre d'intérêts possible. Le point de départ de ce nouvel équilibre est que le gouvernement veut parvenir à une croissance conditionnelle et contrôlable, en particulier à l'aéroport de Schiphol. Cette croissance peut être obtenue si le secteur déploie de l'innovation afin de rester dans les cadres indiqués pour la sécurité, la qualité de vie et le climat. Ces cadres ont été examinés séparément dans la Note sur le trafic aérien. En résumé, ils comprennent les éléments suivants :

1. La sécurité est une priorité absolue dans le secteur de l'aviation. La croissance dans ce secteur ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. Une meilleure gestion des risques en amont et une collaboration sur la gestion intégrée de la sécurité y contribuent. Les décisions importantes prises par le gouvernement sur le développement de l'aviation sont précédées d'une analyse de sécurité qui fournit une image intégrée des conséquences en cette matière.
2. La condition cadre qui a le plus d'impact est le défi climatique. La politique précise autant que possible les dispositions du projet d'accord sur l'aviation durable. Cela signifie que la réduction des émissions de CO₂ obtenue par les vols au départ des Pays-Bas déterminera également les possibilités de développement des aéroports. Cela se fait selon le calendrier suivant : en 2030, les émissions sont égales à celles de 2005, en 2050, les émissions sont au moins réduites de moitié par rapport à 2005, en 2070, les émissions sont nulles. La voie à suivre jusqu'en 2030, ce que cela signifie pour chaque aéroport et comment éviter les stimuli indésirables sont encore à définir. Dans tous les cas, la transposition de cette partie de la politique dans des décisions concrètes (par exemple, l'arrêt sur les aéroports) devra répondre à l'évolution des émissions de CO₂, d'une part, et à l'évolution du secteur aérien, d'autre part.
3. L'amélioration continue de la qualité du cadre de vie est une condition préalable au soutien régional en faveur du développement des aéroports. La voie d'une croissance modérée devrait avoir un effet positif sur l'amélioration du cadre de vie des aéroports, notamment dans la perspective d'avions plus silencieux et plus propres. L'objectif est de réduire les effets négatifs de l'aviation sur les personnes et la nature. Il est important ici d'accorder une attention particulière aux possibilités de restreindre les vols de nuit.

Les conditions ci-dessus conduisent à une croissance modérée du secteur aérien. Les prévisions concernant l'évolution de la demande de transport de passagers à Schiphol jusqu'en 2030 varient entre 1,6 % et 3,4 % en fonction de l'évolution économique. Il en résultera une pénurie de l'offre, et comme la connectivité internationale des Pays-Bas continuera à dépendre de Schiphol, l'astuce consiste à gérer cette pénurie de manière intelligente, à la surveiller et à ajuster la politique afférente si nécessaire.

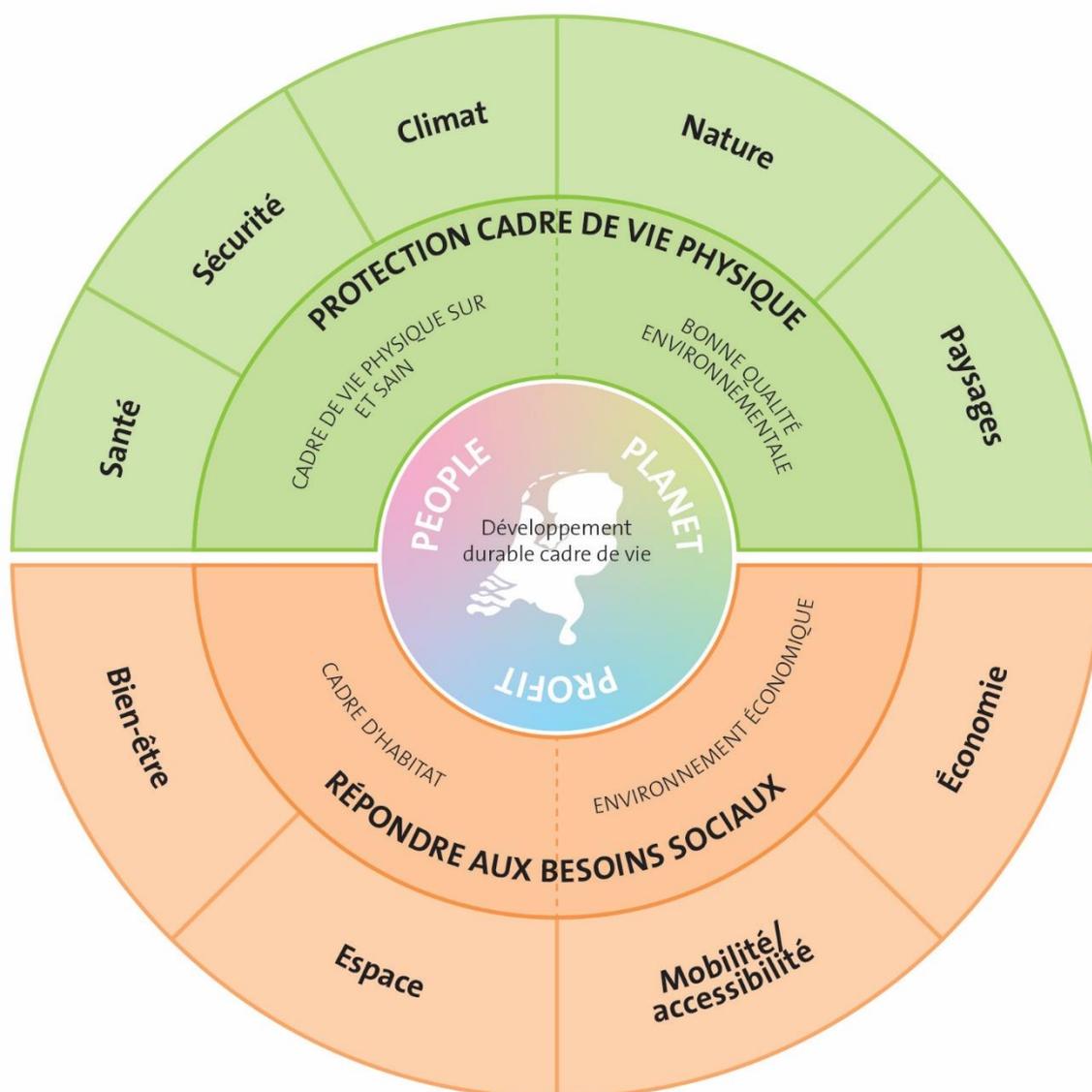
L'une des mesures permettant de faire face intelligemment à cette pénurie est une meilleure utilisation des capacités au sol et dans les airs. Au sol, cela signifie utiliser les transports terrestres comme alternative aux vols vers des destinations de courte distance lorsque cela est réaliste. Par exemple, d'ici 2030, le train pourrait remplacer 1,9 à 3,7 millions de mouvements de passagers sur les 13 destinations principales jusqu'à un maximum de 800 km de l'aéroport de Schiphol. Afin de mieux utiliser la capacité disponible dans les airs, l'instrumentaire permettant d'encadrer cette orientation doit être encore développé.

Enfin : Une nouvelle tâche exige une collaboration et une répartition des rôles appropriées. Comme nous l'avons déjà dit, le gouvernement prend cette situation en main. C'est la raison pour laquelle la Note sur le trafic aérien contient une série de déclarations de politique générale qui concrétisent davantage cette intention.

Comment la politique de la Note sur le trafic aérien a-t-elle été évaluée dans l'EIE ?

L'évaluation des effets tant des pierres angulaires que de la stratégie privilégiée (c'est-à-dire la politique de la Note sur le trafic aérien) a été réalisée dans l'esprit de la future loi néerlandaise sur l'environnement. Le développement durable et un bon équilibre entre « les gens, l'écologie et la prospérité » (« *people, planet, profit* ») sont essentiels à cet égard. Ce que l'on appelle la « roue du cadre de vie » (*Rad van de Leefomgeving*), qui montre quels sujets sont traités dans une vision large du cadre de vie, est un outil approprié pour un tel test au niveau d'abstraction de la politique gouvernementale. Précédemment, la Vision nationale de l'Environnement (*NOVI*) a également été utilisée dans l'EIE.

La figure suivante illustre l'élaboration de la roue.



La partie supérieure de la roue regroupe les indicateurs relatifs à un cadre de vie physique sûr et sain, et à une bonne qualité de l'environnement. Ce sont essentiellement les sujets traditionnels couverts dans une EIE. La partie inférieure de la roue contient les sujets qui touchent à la satisfaction des besoins sociaux : l'environnement économique et l'habitat. Ce sont les sujets qui suivent l'approche générale de la Loi sur l'environnement.

Du centre vers l'extérieur, les sujets mentionnés dans la roue deviennent de plus en plus concrets. Les neuf sujets (« aspects ») énumérés dans la partie extérieure ont servi de base à la description des effets dans l'EIE. À cette fin, ces aspects ont été déclinés en une vingtaine d'indicateurs. Ces indicateurs permettent de faire des constats systématiques sur les effets attendus des pierres angulaires sur le cadre de vie au sens large, et de comparer ces effets entre eux.

Comment cette prédiction des effets a-t-elle fonctionné en général ? Pour commencer, pour chaque aspect de la roue, une référence pour la prédiction des effets a été établie. Il s'agit d'une description de la situation actuelle pour l'aspect envisagé et d'une estimation, la meilleure possible, de l'évolution future de ce dernier. Elle repose sur ce qui se passera si les décisions déjà prises sur ce thème sont mises en œuvre. La pierre angulaire Continuation décrit pour chaque aspect de la roue la référence². Ensuite, pour les trois autres pierres angulaires, on déterminera ce qui changera à l'avenir pour cet aspect en fonction de la pierre angulaire et de la politique envisagée. Une distinction est faite en l'occurrence entre le court terme (2030) et le long terme (2050). Tout avenir a son lot d'incertitudes, mais il est clair que les déclarations relatives à 2050 sont plus incertaines que celles relatives à 2030. En outre, la politique de l'aviation, quel que soit l'horizon temporel, a un caractère relativement abstrait. Il s'agit de déclarations stratégiques qui seront concrétisées dans des décisions ultérieures. L'ampleur exacte des effets décrits dans la présente EIEI dépend donc de la manière dont les décisions ultérieures seront structurées. Toutefois, la direction prise par un effet d'une pierre angulaire peut être bien décrite par cette EIE. Cela s'applique également à l'évaluation de la question de savoir si cette direction représente un risque ou une opportunité pour l'aspect en question.

Cela signifie deux choses. Premièrement, qu'il n'est pas judicieux d'utiliser cette politique stratégique pour modéliser les effets. Lorsque cela présente une valeur ajoutée (par exemple dans le cas des nuisances sonores), les résultats des modèles de calcul existants ont été présentés dans l'EIE afin de donner un aperçu des effets d'un nombre plus ou moins important de mouvements d'avions, par exemple. Toutefois, la plupart des descriptions d'impact sont le résultat d'une évaluation qualitative réalisée par des experts dans le domaine. Deuxièmement, qu'un rôle important de cette EIE est de fournir des conditions préalables (strictes) ou des recommandations (souples) pour la prise de décision dans le processus de suivi. Après tout, cela détermine largement la nature et l'étendue des effets décrits ici.

Quels sont les rapports entre les effets de la nouvelle politique prévue dans la Note sur le trafic aérien, la stratégie privilégiée, et les effets des quatre pierres angulaires ? Avec les pierres angulaires Continuation, Normalisation, Concentration et Répartition, des orientations politiques possibles de grande portée ont été définies. Les effets en sont donc - bien que dans différents segments de la roue - d'une grande portée. Cela signifie qu'avec la description des effets par pierre angulaire pour chaque aspect de la roue, une marge de manœuvre a été décrite, laquelle inclut également l'effet de la stratégie privilégiée. Les effets de la stratégie privilégiée ne peuvent donc pas être pires que ceux décrits sur la base des pierres angulaires. Toutefois, pour diverses raisons, il a été décidé de ne pas déterminer plus précisément les effets de la stratégie privilégiée. La raison la plus importante est que la stratégie privilégiée a un caractère (encore) abstrait par rapport aux quatre pierres angulaires sous-jacentes. Cela signifie qu'une comparaison exacte par aspect entre chacune des pierres angulaires et la stratégie privilégiée est assortie de nombreuses incertitudes.

² Comme aucune déclaration concrète et vérifiable n'a été faite au sujet de l'aviation dans les Caraïbes néerlandaises dans les pierres angulaires, l'EIEI ne traite pas des conséquences sur le cadre de vie dans cette partie de notre pays.

Quels sont les impacts de la politique de la Note sur le trafic aérien ?

Cela a déjà été dit : dans cette EIE, les effets des quatre pierres angulaires sont les premiers à être examinés. Les connaissances acquises au cours de cette première étape ont servi de base à l'élaboration de la stratégie privilégiée, la nouvelle politique figurant dans la Note sur le trafic aérien. Ensuite, les effets de la stratégie privilégiée ont été étudiés, et comparés à la marge de manœuvre des effets des quatre pierres angulaires.

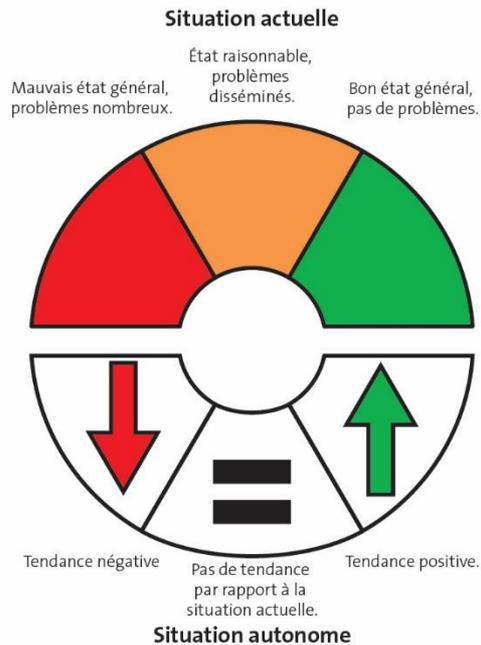
Les tableaux ci-dessous et leurs notes explicatives résument les effets des pierres angulaires. Cet aperçu fournit des points de repère pour interpréter les effets de la politique issue de la Note sur le trafic aérien. Le premier tableau détaille les aspects relatifs à un cadre de vie sûr et sain et à une bonne qualité de l'environnement. Le deuxième tableau détaille les aspects relatifs à l'environnement économique et de l'habitat.

Aspects et indicateurs	Actuel/Référence	Normalisation	Concentration	Répartition
	2030 / 2050			
Santé				
Nuisances graves		↑	2030 ↑ ● 2050 ↓ ●	↑ ↓
Dérèglement du sommeil		↑ ●	●	↑
Ressenti des nuisances		↑	↑ ↓	↑ ↓
Qualité de l'air		↑	↑ ↓	↑ ↓
Sécurité				
Sécurité de l'environnement		↑	↓ ●	↓
Sécurité des vols		2030 ↑ ● 2050 ↑	2030 ↑ ● 2050 ↓ ●	2030 ↑ ↓ 2050 ↑ ↓
Sécurité		↑	↓ ●	↑ ↓
Climat				
Effets climatiques et aviation néerlandaise - émissions CO2		↑	2030 ↑ ● 2050 ↓ ●	↑ ↓
Effets climatiques et aviation néerlandaise - NOx et vapeur d'eau		↑	2030 ↑ ● 2050 ↓ ●	↑ ↓
Nature				
Calme et obscurité		●	↓	↑
Zones naturelles et espèces fragiles (qualité)		●	↓	↑
Connexions/morcellement		●	●	↓
Paysages				
Paysages de valeur		●	↓	● ●

Aspects et indicateurs	Actuel/Référence	Normalisation	Concentration	Répartition				
	2030 / 2050							
Économie								
Emploi		2030	↓	2030	●	2030	●	↑
		2050	↓	2050	↑	2050	↓	↑
Capacité de revenus		2030	↓	2030	●	2030	●	↑
		2050	↓	2050	↑	2050	↓	↑
Mobilité/Accessibilité								
Modalités		2030	●	2030	●	2030	●	
		2050	↑/↓	2050	↑	2050	↑/↓	
Mobilité/Qualité réseau/Connectivité		2030	↓		●	2030	●	
		2050	●		●	2050	↓	
Sites implantations d'entreprises		2030	●	2030	●	2030	●	
		2050	↓	2050	↑	2050	↓	↑
Bien-être								
Social - Accessibilité publique aviation			↓		●		↓	
Social - Équité			↑		↓		↓	
Espace								
Possibilités développement fonctions futures			●/↓		●	↑	●	↓
Occupation d'espace			↓	●		●	●	↓

Des symboles ont été utilisés dans ces tableaux pour résumer les effets. La figure ci-dessous explique les symboles utilisés dans la colonne « actuel/référence » (la pierre angulaire Continuation) des tableaux d'effets. Dans les trois tranches supérieures, l'état actuel par indicateur est indiqué en trois couleurs (bon/raisonnable/mauvais). Les trois tranches inférieures montrent la tendance escomptée pour chaque indicateur.

Dans les colonnes de droite des tableaux, les effets par indicateur des trois pierres angulaires Normalisation, Concentration et Répartition par rapport à la référence sont ensuite indiqués par des symboles. La signification de ces symboles est également expliquée ici.



Explications:	Évaluation
Effet positif plausible	●
Probabilité d'effet positif, en fonction des décisions de suivi à prendre	↑
Aucune ou presque aucune conséquence	●
Risque d'effet négatif, en fonction des décisions de suivi à prendre	↓
Effet négatif plausible	●
Schiphol contre aéroports régionaux	↑ ↓
Le sous-indicateur A indique une probabilité d'effet positif, le sous-indicateur B indique un risque d'effet négatif.	↑/↓

En examinant les effets des pierres angulaires, on peut notamment constater ce qui suit :

- Pour Continuation (référence pour les trois autres pierres angulaires), la situation pour les aspects santé et nature est raisonnable à mauvaise (avec une tendance négative pour le ressenti des nuisances et les zones et espèces naturelles vulnérables). Le mauvais état actuel de la nature n'a pas de rapport direct avec l'aviation, et la tendance négative pour les zones naturelles et les espèces est elle aussi causée dans une moindre mesure par l'aviation. En ce qui concerne l'aspect climatique, la situation est mauvaise avec des tendances diverses. Pour les aspects liés à la sécurité et aux paysages, la situation est correcte, mais les tendances évoluent en partie dans un sens positif et en partie dans un sens négatif. En ce qui concerne les aspects économiques et de mobilité, la situation et la tendance sont favorables, bien que des modalités présentent des difficultés. Il existe également des obstacles épars en ce qui concerne le bien-être et les possibilités de développement pour les fonctions futures, sans perspective d'amélioration.
- La pierre angulaire Normalisation donne par rapport à la référence des probabilités d'un effet positif sur tous les indicateurs du cadre de vie physique et de la qualité de l'environnement. Toutefois, du point de vue de l'environnement économique et de l'habitat, les risques sont considérés comme ayant un effet négatif. Les exceptions sont un effet positif sur les possibilités de développement pour les futures fonctions, et la probabilité d'un effet positif sur l'indicateur d'équité. Des effets économiques négatifs en 2030 et 2050 sont associés à un important excédent de la demande, ce qui entraîne des effets de déplacement qui finiront par exercer une pression sur la fonction de plaque tournante de Schiphol. L'ampleur de ces effets est liée au développement (incertain) du « level playing field » au niveau international. En 2050, cependant, la capacité des liaisons intercontinentales et européennes (au-delà de 500 km) dans cette pierre angulaire sera si limitée qu'il y aura toujours une détérioration de l'accessibilité internationale. Les effets décrits se produisent généralement à la fois à court terme (jusqu'en 2030) et à long terme (jusqu'en 2050).
- La Concentration entraîne toute une série d'effets. À court terme (jusqu'en 2030), il est possible d'obtenir un effet positif sur les éléments Personnes gravement handicapées, Sécurité aérienne, Effets climatiques et Émissions de NOx. À long terme toutefois (jusqu'en 2050), ces opportunités se transforment en risques d'impact négatif. Pour les éléments Sécurité, Silence et Obscurité ainsi que pour les zones naturelles et les espèces vulnérables, cette pierre angulaire entraîne des risques d'effets négatifs à court et à long terme par rapport à la référence. Pour les autres indicateurs du cadre de vie physique et de la qualité de l'environnement, la situation est variable (en partie des opportunités, en partie des risques) ou ne change pas par rapport à la référence (indicateurs perturbation du sommeil et fragmentation de la nature). Pour les aspects Économie et Mobilité, il

existe des possibilités d'effets positifs à long terme par rapport à la référence. À court terme, il n'y a pas de différence avec la référence. Pour les aspects Bien-être et Espace, le tableau est varié : en partie positif, en partie négatif, en partie sans différence avec la référence.

- La pierre angulaire Répartition donne une image spatialement variable en ce qui concerne les aspects du Cadre de vie et de la Qualité de l'environnement : dans les endroits où la croissance est inférieure à la référence (Schiphol), il y a surtout des possibilités d'effets positifs. Dans les endroits où la croissance est supérieure à la référence (les aéroports régionaux), il y a surtout des risques d'effets négatifs par rapport à la référence. Il n'y a pas de différence ici entre le court et le long terme. Ce qui précède s'applique en particulier aux aspects Santé et Sécurité. Par rapport à la référence, la pierre angulaire Répartition est surtout plus favorable pour la nature, et plus défavorable pour les paysages. Pour les aspects Economie et Modalité, les effets par rapport à la référence à court terme (2030) sont limités voire absents. À long terme, cependant, il peut y avoir des risques d'effets négatifs sur plusieurs indicateurs. En revanche, du point de vue des éléments Bien-être et Espace, la pierre angulaire Répartition conduit généralement à des risques d'effets négatifs par rapport à la référence. Dans le cas de l'aspect Espace, il convient de noter en l'occurrence que les possibilités de développement dans la région de Schiphol peuvent s'améliorer par rapport à la référence car, dans ce scénario, l'aviation impose moins de restrictions spatiales au développement des fonctions au sol.

La stratégie privilégiée

Les réflexions décrites ci-dessus ont conduit à des choix stratégiques qui, ensemble, ont abouti à la stratégie privilégiée. Cette stratégie privilégiée est la politique prévue dans le projet de Note sur le trafic aérien. Les pierres angulaires ont fourni les éléments de base pour les choix stratégiques. Par conséquent, les effets de la stratégie privilégiée se situent dans le domaine décrit ci-dessus. Compte tenu du caractère un peu plus abstrait de la stratégie privilégiée, ses effets ont été décrits d'une manière légèrement différente, par rapport aux effets des pierres angulaires :

- Les effets ont été mesurés par rapport à la situation actuelle (relativement certaine), et non par rapport à un développement futur (relativement incertain) sans nouvelle politique ;
- Les effets sont décrits globalement au niveau des aspects de la roue pour le cadre de vie (et non au niveau des indicateurs).

Les résultats de l'évaluation des pierres angulaires de l'EIE ont permis au ministère d'obtenir un certain nombre d'informations qui ont été utilisées pour faire des choix dans la Note sur le trafic aérien (stratégie privilégiée). L'approche de la pierre angulaire Normalisation a été reprise. La gestion sera soumise à des conditions préalables claires pour une croissance fondée sur l'intérêt public. La capacité dans les airs et au sol en est le résultat, et le secteur doit la mériter, notamment par son engagement en faveur de l'innovation. Cela signifie une croissance encadrée, complétée par une approche graduelle.

Sécurité : l'évaluation des pierres angulaires montre que la sécurité des Pays-Bas dans les airs et au sol doit être primordiale. Cela signifie la sécurité et la sûreté des passagers et des équipages aériens, ainsi que la sécurité des habitants. Lorsque le nombre de vols augmente, il y a des risques dus à des opérations plus complexes. Le développement du secteur aérien ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. Il est donc important d'effectuer une analyse de sécurité complète avant de prendre des décisions dans le domaine de l'aviation.

Climat : comme l'approche du défi climatique est relativement nouvelle, il existe encore de nombreuses incertitudes, tant sur les possibilités de s'attaquer à la tâche que sur ses effets attendus. L'évaluation des pierres angulaires montre que la mise en œuvre des accords figurant dans le projet d'accord sur l'aviation durable est une ligne de conduite réalisable, à condition d'y consacrer un effort public/privé important, comme dans les autres secteurs. Dans un scénario optimiste, cela laisse une marge de manœuvre pour une croissance modérée du secteur aérien.

Connexion : compte tenu de l'évolution de la situation, nous ne pouvons plus répondre systématiquement à l'ensemble de la demande dans le domaine des transports aériens. Dans le même temps, si le nombre de vols se stabilise ou diminue, on constate qu'il existe des risques qui pourraient conduire à un rétrécissement du

réseau. Cela peut également avoir des conséquences pour la fonction de plaque tournante de Schiphol. Les effets possibles de la rareté sur le réseau de connexions dépendent en partie de la marge de croissance des plates-formes aéroportuaires dans les pays entourant les Pays-Bas. Comme les possibilités de connexion sont un élément important, les effets de la rareté devront être suivis de près. Pour pouvoir bénéficier d'une marge de croissance suffisante, il est essentiel que les compagnies aériennes introduisent au moins 14 % de kérosène durable d'ici 2030. Les technologies durables comme celles des avions électriques et hybrides devraient également y contribuer en temps utile. Il existe dans ce domaine des opportunités pour l'industrie néerlandaise. Une approche internationale est importante pour la réussite en la matière.

Cadre de vie : rendre les avions plus propres et plus silencieux et utiliser des technologies durables a également des effets positifs sur le cadre de vie. Il ressort des pierres angulaires que les avions deviennent plus silencieux de 1 % chaque année. Des effets moins négatifs sur la santé sont une condition préalable au développement futur du secteur de l'aviation. Le ressenti en matière de nuisances a également été examiné dans les pierres angulaires. Les observations faites quant à cet aspect soulignent l'importance de mieux associer les mesures et les calculs.

Capacité : une partie de la croissance prévue peut être absorbée par une meilleure interconnexion des capacités des différents aéroports. En l'occurrence, il convient d'examiner comment la contribution régionale à la capacité totale s'inscrit dans le cadre du soutien régional. En outre, compte tenu de la rareté dans le domaine aérien, il semble judicieux de mieux utiliser le trafic ferroviaire international et les bus longue distance, et cela entre autres grâce à de meilleures connexions avec les transports aériens. Cela nécessite des investissements dans les aéroports ainsi que dans les réseaux routier et ferroviaire. Grâce à un redéploiement, l'espace aérien peut être utilisé plus efficacement pour le trafic aérien commercial et militaire, les services d'urgence et l'aviation à petite échelle. La nouvelle répartition tient également compte de l'arrivée des drones pour le transport de passagers et de marchandises.

D'une manière générale, les effets de la stratégie privilégiée pour chaque aspect sont les suivants.

Aspects	État du cadre de vie	Situation actuelle	Stratégie privilégiée	
			2030	2050
Santé		•	↑	↑/•
Sécurité		•	•	•
Climat		•	↑	↑
Nature		•	•	↓
Paysages		•	•	↓
Économie		•	↑/↓	↑/↓
Mobilité/Accessibilité		•	•	•
Bien-être		•	•	↓
Espace		•	↑	↑

Santé

- Pour Schiphol - malgré l'augmentation du nombre de mouvements d'avions - on s'attend à une diminution du nombre de nuisances sonores par rapport à la situation actuelle grâce à des avions plus silencieux, à l'introduction du vol électrique et à une diminution du nombre de mouvements d'avions pendant la nuit.
- Pour Lelystad et Groningue, il y aura une augmentation du nombre de nuisances sonores. Les effets positifs des développements technologiques sont moins importants que les effets négatifs résultant de la croissance d'un certain nombre de mouvements d'avions. Les autres aéroports régionaux ont un nombre similaire ou une diminution des nuisances sonores en raison d'une hausse relativement faible ou même d'une réduction des mouvements d'avions.

- On constate une diminution du nombre de troubles du sommeil, en particulier autour de l'aéroport de Schiphol, en raison des restrictions des vols de nuit.
- Augmentation des périodes de calme autour de Schiphol. Autour des aérodromes régionaux, les périodes de calme vont augmenter la nuit, mais peuvent diminuer le jour si le nombre de mouvements d'avions augmente.
- Les émissions de NO_x et de PM₁₀ peuvent s'accroître parce qu'aucune mesure spécifique n'est incluse dans la stratégie privilégiée.

Sécurité

- En raison des progrès techniques dans le domaine de l'aviation, le niveau de sécurité actuel sera maintenu en 2030 et 2050, malgré une augmentation du nombre de mouvements d'avions.

Climat

- L'impact climatique de la stratégie privilégiée est positif par rapport à la situation actuelle. Le total des émissions de CO₂ diminue. L'objectif du projet d'accord sur le climat pour 2030 et l'objectif de l'OACI pour 2050 seront atteints. L'objectif de Paris en matière de climat pour 2050 ne sera pas atteint.

Nature

- Une évaluation appropriée a été élaborée pour la stratégie privilégiée dans la Note sur le trafic aérien. On ne peut toutefois pas exclure avec certitude que la nouvelle politique n'aura aucun impact sur l'état actuel des sites Natura 2000. L'impact de la politique aérienne sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 est déterminé par le nombre de mouvements d'avions, leur répartition dans l'espace aérien et les heures où les vols sont effectués. Ces trois facteurs ont une influence sur le degré de nuisance sonore. Les deux premiers ont également une influence par le biais des émissions et des dépôts d'azote. L'évaluation appropriée montre que la politique figurant dans la Note sur le trafic aérien comporte effectivement des risques d'incidences importantes sur les sites Natura 2000. Un facteur ici est que dans beaucoup de ces zones, la réalisation des objectifs de conservation est déjà problématique en raison des niveaux de bruit et d'azote trop élevés. S'il n'est pas possible de prévenir des incidences négatives importantes, une procédure « ADC » doit être suivie. Il convient dans une telle procédure de démontrer qu'il n'existe pas d'alternatives, qu'il y a des raisons impératives d'intérêt public, et que des mesures compensatoires seront prises. En raison de la croissance prévue des aéroports de Schiphol, Lelystad et Groningue, la pression sur les sites Natura 2000 augmente, en particulier autour de ces aéroports. D'autre part, la politique contient également des éléments (tels que des décollages et atterrissages plus rapides dans les aéroports, l'objectif d'avions plus propres et plus silencieux, l'augmentation du transport par train) qui peuvent atténuer les effets sur les sites Natura 2000 décrits ci-dessus. Toutefois, de nombreuses incertitudes entourent les impacts prévus (à court et à long terme) sur les sites Natura 2000. Leur nature et leur portée dépendent principalement des conditions préalables qui sont posées aux plans ou projets concrets lors de leur mise en œuvre. Ces conditions préalables sont incluses dans l'évaluation appropriée. L'Avis sur le secteur aérien récemment publié est également pertinent dans ce contexte³.
- La construction d'infrastructures supplémentaires pour l'accessibilité des aéroports régionaux peut, en fonction de la manière dont l'extension s'inscrit, entraîner une fragmentation des zones naturelles.

Paysages

- En 2050, il existe un risque d'effets négatifs en raison de la construction d'infrastructures supplémentaires. En 2030, les effets de la stratégie privilégiée sur le paysage seront limités.

³ Adviescollege Stikstofproblematiek, 15 janvier 2020, Advies Luchtvaartsector

Économie

- Il est possible que l'emploi et la valeur ajoutée liés directement et indirectement aux aéroports augmentent en 2030 et 2050, de manière plus ou moins directement proportionnelle au pourcentage d'augmentation du nombre de mouvements d'avions.
- Il est prévu qu'en 2030 et 2050, la croissance du nombre de passagers à Schiphol sera limitée car la capacité est insuffisante pour répondre à toute la demande (demande excédentaire). Dans les aéroports régionaux (à l'exception d'Eindhoven), la capacité est suffisante pour répondre à toute la demande.
- L'évolution du volume de fret aérien est très incertaine et (par rapport à la situation actuelle) sera soumise à une pression supplémentaire.

Mobilité et accessibilité

- Grâce à la stratégie d'investissement du gouvernement pour Schiphol, l'accessibilité de haute qualité de Schiphol par voie terrestre (même avec un nombre croissant de passagers) sera probablement garantie en 2030 et 2050.
- La substitution de l'avion par le train va augmenter (en 2030 et 2050).
- Lorsque la capacité de Schiphol sera effectivement disponible en 2030 et 2050, il y aura une base positive pour maintenir la fonction actuelle de plaque tournante, le réseau ACI et le réseau européen à partir de Schiphol.
- L'évolution du réseau de fret aérien est incertaine et peut-être négative.
- Les aéroports régionaux ont la possibilité de maintenir leur réseau et, sur la base d'une légère croissance, peuvent être en mesure d'étendre le nombre de destinations/fréquences.
- On s'attend à ce que la position de la région métropolitaine d'Amsterdam (et de la région plus large autour de Schiphol) en tant que lieu d'implantation pour les entreprises/groupes d'entreprises ayant un grand nombre de relations internationales directes reste plus ou moins la même - là où il est question d'une éventuelle relation de cause à effet avec le réseau international de Schiphol.

Bien-être

- Il n'y aura qu'un risque limité pour la répartition équitable entre les points positifs et négatifs. Toutefois, le prix des billets va augmenter en raison de la rareté attendue, ce qui va nuire à l'accessibilité du public.

Espace

- Il y aura plus d'espace de développement autour de Schiphol en raison d'une réduction du bruit et du périmètre de sécurité.
- En raison de l'accessibilité des aéroports régionaux de Maastricht, Lelystad et Groningue, des infrastructures supplémentaires seront construites, ce qui pourrait éventuellement se faire au détriment d'autres fonctions nécessitant de l'espace.

Quelle est la prochaine étape après la Note sur le trafic aérien ?

Les opportunités et les risques décrits dans l'EIE sont encore entourés de nombreuses incertitudes. Ces incertitudes ont plusieurs causes, dont les plus importantes sont les suivantes :

1. La Note sur le trafic aérien fournit un cadre pour les plans et projets futurs. La manière dont ces plans et projets sont concrétisés détermine en grande partie l'ampleur de ces opportunités et risques. Une valeur ajoutée importante de l'EIE pour des plans d'action tels que la Note sur le trafic aérien consiste donc à formuler des recommandations pour la mise en œuvre concrète des plans et des projets dans le cadre du processus de suivi, afin de limiter les risques et d'accroître les opportunités. Les recommandations les plus importantes de l'EIE sur ce point font partie de la Note sur le trafic aérien.
2. Le développement mondial de la mobilité et en son sein des transports aériens est entouré d'incertitudes. La marge de manœuvre dans laquelle cela pourrait se développer a été étudiée dans les scénarios WLO (relatifs au bien-être et au cadre de vie)⁴ du Bureau du Plan néerlandais. Ces scénarios ont le même horizon de planification que l'EIE (2030 et 2050). Dans l'EIE, les effets ont été étudiés sur la base du scénario WLO faible avec une croissance modérée des transports aériens. Une analyse de sensibilité a été réalisée afin de déterminer dans quelle mesure les résultats de l'EIE seraient encore valables en cas de croissance plus forte. Le résultat le plus important est qu'avec une croissance autonome plus forte de l'aviation, le nombre plus important de mouvements d'avions ne correspond plus aux principes de base de la Note sur le trafic aérien. La conséquence possible est qu'une partie de cette croissance plus forte n'aura pas lieu aux Pays-Bas, mais à l'étranger. Il en résulte à la fois des risques d'effets négatifs sur le cadre de vie et des opportunités d'avantages positifs pour les « territoires » en dehors des Pays-Bas. Cependant, des déplacements n'auraient lieu que si nos pays voisins ne sont pas confrontés à la rareté. Dans un contexte international, des accords sont en train d'être conclus sur l'accord de Paris en ce qui concerne l'aviation. Étant donné que l'Allemagne et la France élaborent également une politique climatique sérieuse, y compris pour l'aviation, la question est de savoir si un refoulement aura effectivement lieu.
3. Dans l'EIE, des hypothèses ont été formulées sur le développement autonome du cadre de vie au sens le plus large lors de l'exploration des opportunités et des risques de la Note sur le trafic aérien. Le point de départ en l'occurrence est la situation actuelle. Cette dernière peut être déterminée objectivement, mais les hypothèses sont intrinsèquement incertaines. Sur la base du suivi de l'évolution de la qualité du cadre de vie, d'une part, et des effets de la politique aérienne, d'autre part, il sera procédé à une évaluation périodique du fonctionnement de la politique de la Note sur le trafic aérien et, si cela est souhaitable, des points sur lesquels elle doit être adaptée. Le ministre des Infrastructures et de l'Environnement effectue ce contrôle périodiquement et en est responsable devant la Chambre des représentants.
4. La politique de la Note sur le trafic aérien n'est pas gravée dans la pierre, mais vise, le cas échéant, à s'adapter à un avenir encore inconnu. Pour cette raison, l'intention est de mettre en place un bon programme de suivi. Les résultats permettront de procéder à des ajustements stratégiques intermédiaires (et en tout cas après la première période de 5 à 10 ans) en vue des objectifs de 2050.

⁴ Scénarios élaborés dans le cadre de l'étude WLO sur le bien-être et le cadre de vie par le Bureau du plan néerlandais (2015)

Annexe 1 : Les effets transfrontaliers

Les effets du trafic aérien ne se limitent pas aux frontières d'un pays. Si un plan ou une décision a des effets transfrontaliers, ces effets doivent être identifiés et les pays concernés doivent en être informés. Les impacts transfrontaliers résultant de la politique figurant dans la Note sur le trafic aérien comprennent les impacts provenant d'aéroports concurrents ou sur ceux-ci, ainsi que les effets environnementaux transfrontaliers tels que les émissions de gaz à effet de serre. Dans la présente EIE, les effets transfrontaliers ne peuvent être pris en compte que dans une mesure limitée et à un niveau d'abstraction élevé. Seuls les effets du CO₂ ont été déterminés au-delà des frontières. Cela est décrit là où le gouvernement national peut exercer une influence. Les questions qui ne relèvent pas de la sphère d'influence néerlandaise ne sont pas prises en compte.

Effets de ou sur les aéroports concurrents

Les effets de ou sur les aéroports concurrents sont présentés dans une mesure limitée dans la présente EIE. Après tout, beaucoup de facteurs jouent un rôle dans ces effets bilatéraux qui n'ont pas été décrits comme un point de départ fixe dans les quatre pierres angulaires (base pour déterminer les effets). Le large éventail de développements possibles dans le secteur de l'aviation internationale, ainsi que les développements (politiques) dans d'autres pays, au sein de l'UE et/ou de l'OACI, conduit à un grand nombre de scénarios, dont chacun (pour chacune des pierres angulaires) entraînerait des effets différents. Les effets internationaux sont donc basés sur la situation économique actuelle (2019), l'EIE décrivant les effets liés au déplacement des passagers en correspondance et en vol direct vers l'étranger (surtout pour Normalisation et Répartition), l'ampleur de la substitution aux liaisons ferroviaires internationales (surtout pour Normalisation) et la détérioration de la position concurrentielle de Schiphol (surtout pour Normalisation et Répartition).

Effets environnementaux transfrontaliers

Peu d'aéroports aux Pays-Bas sont proches des frontières nationales. Ce n'est le cas que pour l'aéroport de Maastricht Aachen. Dans la situation de référence en 2030 et 2050, et dans la pierre angulaire Répartition, les périmètres de bruit débordent sur l'Allemagne et la Belgique. Les autres aéroports ne causent aucune nuisance environnementale directe dans aucune des pierres angulaires. Dans la stratégie privilégiée, aucun des périmètres de bruit ne dépasse les frontières des pays voisins.

Qu'en est-il des émissions de NO_x et des zones sensibles ?

Selon l'Institut national pour la santé publique et l'environnement (RIVM), les avions qui décollent et atterrissent aux Pays-Bas, y compris ceux de l'aéroport de Schiphol, contribuent à hauteur de 0,1 % aux précipitations d'azote dans les zones sensibles. Ce chiffre ne concerne pas *tous* les avions qui survolent les Pays-Bas. Il ne concerne que les émissions des avions qui atterrissent et décollent dans notre pays, et ce qu'ils émettent jusqu'à une altitude de 3 000 pieds (environ 1 kilomètre). Les règles internationales prescrivent que les émissions du trafic aérien doivent être calculées de cette manière (référence à la source). De plus, ce sont les seules émissions du trafic aérien qui comptent dans les émissions nationales d'azote sous cette rubrique. Plus un avion vole haut, plus l'émission d'azote se fait en altitude et plus l'effet sur une zone spécifique est faible. Des recherches récentes du Conseil consultatif sur les problèmes de l'azote (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2020) montrent que la contribution totale de l'aviation aux dépôts d'azote se situe dans une fourchette de 0,7 à 1,1 % du total national pour le NH₃ et le NO_x ensemble (en dessous et au-dessus de 3 000 pieds).

Les avions qui ne font que survoler les Pays-Bas contribuent également aux précipitations d'azote dans les zones naturelles vulnérables. Lorsque cet azote se dépose, il est impossible de savoir d'où il provient. Ces précipitations d'azote sont donc qualifiées « d'inexpliquées ». Environ 10 % des précipitations d'azote dans les zones naturelles sensibles sont « inexpliquées ». Il s'agit donc en partie d'azote provenant du survol des avions, mais aussi d'azote provenant d'autres sources.

Émissions de gaz à effet de serre.

Dans la situation actuelle (2017), le secteur aérien néerlandais émet plus de 13 milliards de kilogrammes de CO₂. Cela inclut les émissions qui ont eu lieu dans l'espace aérien étranger. Ce chiffre n'inclut pas les émissions des compagnies étrangères qui volent vers les Pays-Bas. La part du secteur aérien sur les émissions totales de CO₂ de l'économie néerlandaise a été d'environ 6,5 % ces dernières années. Les émissions de CO₂ de l'aviation sont fortement liées au nombre de mouvements d'avions dans les aéroports néerlandais, qui à son tour est lié au développement économique.