

Question parlementaire

Parlementaire vraag

Numéro de la question : 55-2-001104

Parlementaire : SENESAEL Daniel

Date de dépôt : 21/03/2022

Date fin de délai : 27/04/2022

Titre : **Le bruit sous-marin continu (QO 18033C).**

Le 30 mars 2021, les résultats d'une étude réalisée par le bureau de recherche TNO ont été présentés par vos soins lors d'un webinaire organisé par le SPF Santé publique, le SPF Mobilité et Transports et l'Union Royale des Armateurs Belges. Outre la nécessité de réduire cette forme de pollution sonore, ce rapport souligne l'existence d'un certain nombre de possibilités permettant de réduire ce phénomène (meilleurs entretien et conception des navires, diminution de la vitesse de navigation, par exemple).

1. Pouvez-vous exposer plus avant votre retour sur les résultats de ce rapport?
2. Évoquant la question du bruit sous-marin continu et de la réduction des émissions de CO₂, de NO_x, SO_x et de poussières fines liée au transport maritime, vous affirmiez "souhaite[r] approfondir cette question dans le cadre de [votre] politique pour la mer du Nord en collaboration avec le secteur". Pouvons-nous obtenir des informations au sujet des initiatives et rencontres dès à présent envisagées, ainsi que leur timing?
3. Si l'on considère le caractère global de cette problématique, des mesures efficaces y relatives doivent être réalisées au niveau international. Pouvons-nous être informés des engagements en la matière destinés à être portés au niveau international?



Question n° 55-2-001104 de monsieur le député Daniel SENESAEL du 21/03/2022 au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.

Vraag nr. 55-2-001104 van mijnheer de volksvertegenwoordiger Daniel SENESAEL van 21/03/2022 aan de Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee.

1) Le rapport a été élaboré dans le but de servir de point de départ pour sensibiliser l'industrie maritime à la question du bruit sous-marin. Depuis un certain temps déjà, des indices significatifs montrent que les mesures qui visent à réduire le bruit sous-marin peuvent, dans une certaine mesure, être synchronisées avec la réduction des émissions de CO₂, car les deux peuvent augmenter l'efficacité énergétique du navire. Et si les émissions sont réduites, les émissions de polluants atmosphériques le sont aussi.

Les études montrent que les mesures prises pour réduire la puissance de propulsion et la charge de poussée de l'hélice sont bénéfiques pour la réduction des émissions et du bruit sous-marin. Les mesures comprennent une meilleure utilisation du vent, une forme de coque optimisée, un entretien régulier qui réduit la résistance de la coque ainsi que des propositions pour améliorer la propulsion.

L'élaboration et la mise en œuvre de solutions permettant de contrôler le bruit sous-marin sont plus rentables et plus efficaces sur le plan acoustique dès la conception des navires.

Contrôler la vitesse du navire offrirait une mesure opérationnelle réalisable pour réduire les émissions et le bruit sous-marin.

Malgré l'inquiétude croissante concernant l'impact du bruit des navires

1) Het verslag is opgesteld om als uitgangspunt te dienen voor de bewustmaking van het probleem van onderwatergeluid in de maritieme industrie. Sinds enige tijd zijn er belangrijke aanwijzingen dat maatregelen ter vermindering van het onderwatergeluid tot op zekere hoogte kunnen worden gesynchroniseerd met de vermindering van de CO₂-uitstoot, aangezien beide de energie-efficiëntie van het schip kunnen verhogen. En als de uitstoot vermindert, vermindert ook de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

Uit studies blijkt dat maatregelen ter vermindering van de stuw- en aandrijvingskracht van de schroef gunstig zijn voor de vermindering van uitstoot en onderwatergeluid. De maatregelen omvatten een beter gebruik van de wind, een geoptimaliseerde rompvorm, regelmatig onderhoud dat de weerstand van de romp vermindert, en voorstellen om de voortstuwing te verbeteren.

Het ontwikkelen en toepassen van oplossingen voor de beheersing van onderwatergeluid is kostenefficiënter en akoestisch efficiënter in de ontwerpfase van de vaartuigen.

Beheersing van de snelheid van het vaartuig zou een haalbare operationele maatregel zijn om uitstoot en onderwatergeluid te verminderen.

Ondanks de groeiende bezorgdheid over het effect van scheepsgeluid op het leven

sur la vie sous-marine et l'intensification des recherches, des lacunes importantes en termes de connaissances subsistent. Il est important de continuer à investir dans la recherche dans ce domaine (par exemple avec le programme européen JOMOPANS).

2) L'enquête à laquelle vous faites référence était une initiative conjointe du Service milieu marin, de la Direction générale Navigation et de l'Union Royale des Armateurs Belges. Le secteur a donc été étroitement associé à l'étude et y a également participé activement.

Depuis lors, différentes initiatives ont déjà été entreprises parmi lesquelles :

- La première initiative a été de présenter ces études lors d'un webinar le 31/03/2021. En effet, il convient de sensibiliser davantage au problème du bruit sous-marin causé par la navigation. Compte tenu du caractère international du transport maritime, une approche au niveau international est cruciale.

- Les études belges ont également été soumises à l'Organisation maritime internationale (OMI), pour discussion lors de la 76^{ème} session du Comité de protection de l'environnement maritime (MEPC76) qui s'est tenue en juin 2021. Il s'agissait d'une proposition visant à réviser les lignes directrices de 2014 (MEPC.1/Circ.833) La Belgique a soutenu activement cette proposition en se référant aux conclusions des études belges. Suite au MEPC 76, la question a été renvoyée au sous-comité de la conception et de la construction des navires (SDC) pour action lors de sa 8^{ème} session (en janvier 2022). Plusieurs

onder water en het toegenomen onderzoek, blijven er grote leemten in de beschikbare kennis bestaan. Het is belangrijk om hier te blijven investeren in onderzoek (bv. met het Europese JOMOPANS-programma).

2) Het onderzoek waarnaar u verwijst was een gezamenlijk initiatief van de Dienst Marien Milieu, het Directoraat-generaal Scheepvaart en de Belgische Redersvereniging. De sector was dus nauw betrokken bij de studie en heeft er ook actief aan meegewerkt.

Verschillende initiatieven werden sindsdien reeds ondernomen waaronder:

- Het eerste initiatief was om deze studies tijdens een webinar op 31/03/2021 te presenteren. Het probleem van het door de scheepvaart veroorzaakte onderwatergeluid moet inderdaad meer onder de aandacht worden gebracht. Gezien het internationale karakter van het maritiem transport is een internationale aanpak van cruciaal belang.

- De Belgische studies zijn ook ingediend bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor bespreking tijdens de 76e zitting van het Comité voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC76) in juni 2021. Dit was een voorstel tot herziening van de richtlijnen van 2014 (MEPC.1/Circ.833). België heeft dit voorstel actief gesteund door te verwijzen naar de bevindingen van de Belgische studies. Na MEPC 76 werd de kwestie doorverwezen naar het subcomité scheepsontwerp en -constructie (SDC) voor actie tijdens zijn 8e zitting (in januari 2022). Verschillende Belgische deskundigen namen eraan

experts belges y ont participé. Le SDC8 a établi un groupe de correspondance pour avancer sur les propositions de révisions des lignes directrices et identifier les prochaines étapes. La Belgique contribue aux discussions au sein de ce groupe qui délivrera ses propositions dans un rapport présenté lors de la 9ème session du sous-comité SDC en janvier 2023. Au sein du réseau des "blue leaders", la Belgique fera du bruit sous-marin un sujet de discussion et l'évoquera également dans le cadre des négociations sur les BBNJ (zones protégées au-delà de la juridiction nationale).

- Au sein d'OSPAR (Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est), le mécanisme par lequel quinze gouvernements et l'Union européenne, coopèrent pour protéger l'environnement marin de l'Atlantique du Nord-Est, la Belgique ainsi que plusieurs autres pays ont poussé avec succès un plan d'action régional sur le bruit sous-marin afin que, entre autres, les essais de surveillance du bruit sous-marin puissent être organisés au niveau régional. Un nouvel objectif stratégique sur le bruit a été adopté, selon lequel les niveaux de bruit sous-marin anthropique seront réduits à des niveaux qui ne nuisent pas au milieu marin. Pour ce faire, OSPAR développera et mettra en œuvre d'ici la fin de cette année un programme coordonné de surveillance et de modélisation acoustique pour soutenir une évaluation du bruit sous-marin anthropique dans la zone maritime OSPAR. D'ici 2025, il conviendra de définir une série d'actions nationales et collectives et, le cas échéant, des mesures OSPAR pour réduire la pollution sonore.

deel. De SDC8 heeft een correspondentiegroep opgericht om voorstellen voor herzieningen van de richtlijnen uit te werken en de volgende stappen te bepalen. België draagt bij tot de besprekingen binnen deze groep, die haar voorstellen zal indienen in een rapport voor de 9e zitting van het SDC-subcomité in januari 2023. Binnen het netwerk van blauwe leiders zal België onderwatergeluid ter sprake brengen en het ook ter sprake brengen in het kader van de onderhandelingen over BBNJ's (beschermde gebieden buiten het nationale rechtsgebied).

- In het kader van OSPAR (Verdrag inzake de bescherming van het marien milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan), het mechanisme waarin vijftien regeringen en de Europese Unie samenwerken om het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan te beschermen, heeft België, samen met verschillende andere landen, met succes geïjverd voor een regionaal actieplan inzake onderwatergeluid, zodat onder meer op regionaal niveau tests rond de monitoring van onderwatergeluid kunnen worden georganiseerd. Er is een nieuwe strategische doelstelling inzake geluid aangenomen, volgens welke de antropogene geluidsniveaus onder water zullen worden teruggebracht tot niveaus die niet schadelijk zijn voor het mariene milieu. Daartoe zal OSPAR vóór het einde van dit jaar een gecoördineerd programma voor akoestische monitoring en modellering ontwikkelen en uitvoeren ter ondersteuning van een evaluatie van antropogeen onderwatergeluid in het OSPAR-zeegebied. Tegen 2025 moet een reeks nationale en collectieve acties en, waar nodig, OSPAR-maatregelen ter vermindering van de geluidshinder zijn vastgesteld.

- Au sein de l'UE et de la directive-cadre "Stratégie pour le milieu marin" (DCSMM), la Belgique poursuivra l'objectif d'établissement de seuils pour le bruit sous-marin aigu et impulsif et pour le bruit de fond continu dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie. Début 2022, le 'TG-noise' a publié un cadre d'évaluation qui donne des orientations sur une méthode d'évaluation et sur les réglages des valeurs seuils pour le bruit continu sous-marin, lié à l'activité anthropique au sein de l'UE. La Belgique se basera sur ce travail pour atteindre un Bon Etat Environnemental de ses eaux marines, comme demandé par la DCSMM.

3) Les mesures visant à réduire le bruit de fond n'ont en effet de sens que si elles sont prises au niveau international. Comme indiqué précédemment, l'OMI (l'Organisation maritime internationale) est l'organisme le plus important à cet égard.

Au sein de l'OMI, la Belgique participe activement au groupe de correspondance formé suite au sous-comité SDC 8 et dont les objectifs sont les suivants :

- Réviser les lignes directrices de 2014 ;
- Identifier les obstacles à la mise en œuvre des directives actuelles ;
- Promouvoir l'introduction et l'identification de nouvelles technologies et d'innovations ;
- Sensibiliser à l'impact scientifiquement prouvé du bruit sous-marin ;
- Poursuivre l'examen des travaux en cours sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques ;
- Faire des recommandations sur les mesures à prendre pour prévenir et

- In het kader van de EU en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRMS) zal België streven naar de vaststelling van drempelwaarden voor acuut en impulsief onderwatergeluid en voor continu achtergrondgeluid als onderdeel van de tenuitvoerlegging van de strategie. Begin 2022 heeft de 'TG-Noise' een beoordelingskader gepubliceerd met krijtlijnen voor een beoordelingsmethode en voor de vaststelling van drempelwaarden voor continu onderwatergeluid in verband met antropogene activiteit binnen de EU. België zal op deze werkzaamheden voortbouwen om een goede milieutoestand van zijn mariene wateren te bereiken, zoals vereist door de KRMS.

3) Maatregelen om het achtergrondgeluid te verminderen hebben alleen zin als zij op internationaal niveau worden genomen. Zoals hierboven vermeld, is de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) in dit verband het belangrijkste orgaan.

Binnen de IMO neemt België actief deel aan de correspondentiegroep die als resultaat van het subcomité SDC 8 werd opgericht en waarvan de doelstellingen als volgt luiden:

- Herziening van de richtlijnen van 2014;
- Definitie van de drempels voor de toepassing van de huidige richtlijnen;
- Bevordering van de invoering en definitie van nieuwe technologieën en innovaties;
- Sensibilisering rond de wetenschappelijk bewezen impact van onderwatergeluid;
- Verderzetting van de werkzaamheden rond onderzoek naar de vermindering van uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen;
- Aanbevelingen formuleren rond maatregelen om geluid te voorkomen en

réduire davantage le bruit et encourager l'action.

verder te beperken en actie aanmoedigen.

Au niveau international, la Belgique continuera donc à faire preuve de l'ambition qui convient pour élaborer des mesures qui réduisent réellement le bruit sous-marin et les émissions. Nous bénéficions qui plus est du soutien sans réserve des armateurs belges dans ce domaine.

België zal dus ook op het internationale niveau de nodige ambitie aan de dag blijven leggen om maatregelen uit te werken die ook effectief het geluid en de emissies reduceren. Wij genieten hierin bovendien de volle steun van onze Belgische reders.



V. VAN QUICKENBORNE

Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord
Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee

Bijlage(n)/annexe(s) : 0