

Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union: règles et procédures

2011/0398(COD) - 01/12/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : de nombreux citoyens de l'UE sont exposés à des niveaux élevés de bruit, qui sont susceptibles d'avoir des effets néfastes sur leur santé. Il est donc nécessaire de **mettre en place une stratégie active de gestion du bruit** afin d'en atténuer les effets indésirables. Ce type de stratégie doit cependant **garantir un équilibre** entre les intérêts des citoyens concernés et les autres intérêts et tenir compte des répercussions sur les capacités de l'ensemble du réseau aérien. Le processus décisionnel concernant des restrictions d'exploitation liées au bruit doit être solide, cohérent et fondé sur des éléments concrets pour que toutes les parties prenantes puissent l'accepter.

En vue de garantir une démarche cohérente lors de l'application de mesures de réduction du bruit dans les aéroports, l'**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)** a adopté une série de principes et d'orientations constituant l'**«approche équilibrée»** de la gestion du bruit, qui encourage les États membres de l'OACI à:

- atténuer le bruit émanant du trafic aérien en choisissant la solution optimale pour un aéroport donné parmi un éventail de mesures consistant à : i) réduire le bruit à sa source, ii) mieux aménager le territoire ; iii) mettre en place des procédures opérationnelles de réduction du bruit et iv) imposer des restrictions d'exploitation relatives au bruit (interdiction des vols de nuit ou retrait progressif des aéronefs bruyants) ;
- choisir l'éventail de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité;
- ne pas introduire de restrictions d'exploitation relatives au bruit, sauf si l'autorité est en mesure, sur la base d'études et de consultations, de déterminer l'existence d'un problème de nuisance sonore et s'il est établi qu'une restriction d'exploitation constitue un moyen efficace de traiter ce problème.

Au niveau de l'OACI, l'UE apporte un soutien actif à l'élaboration de nouvelles normes acoustiques pour les aéronefs et investit dans de nouvelles technologies via les programmes cadres et le projet [Clean Sky](#). En revanche, l'aménagement du territoire ainsi que les programmes associés d'isolation et de compensation sont du ressort national ou local.

Le règlement proposé vise à **appliquer, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation relatives au bruit dans l'UE en vertu de l'«approche équilibrée»** en clarifiant les différentes étapes du processus décisionnel lorsque des restrictions d'exploitation sont envisagées. Une application cohérente de l'approche devrait permettre de cerner les solutions les plus rentables et adaptées à la situation spécifique d'un aéroport donné.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission n'a pas eu recours à l'analyse d'impact.

BASE JURIDIQUE : article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : le règlement proposé fixe des dispositions concernant **l'introduction homogène de restrictions d'exploitation liées au bruit**, aéroport par aéroport, de façon à améliorer le climat sonore et de limiter ou de réduire le nombre des personnes souffrant des effets nocifs du bruit, conformément à « l'approche équilibrée ». La proposition vise à:

- faciliter la réalisation d'objectifs environnementaux spécifiques en matière d'atténuation du bruit, tels qu'ils sont exposés dans les dispositions européennes, nationales et locales, et évaluer leur interdépendance par rapport à d'autres objectifs environnementaux, au niveau des aéroports;
- permettre la sélection des mesures d'atténuation du bruit qui présentent le meilleur rapport coût-efficacité, conformément à l'approche équilibrée, de façon à aboutir au développement durable de la capacité des aéroports et des réseaux de gestion du trafic aérien, dans une perspective «porte à porte».

Le règlement s'appliquera aux aéronefs de l'aviation civile. Il ne s'appliquera pas aux aéronefs remplissant des missions relevant des forces armées, des douanes ou des services de police.

La proposition introduit un nouveau règlement remplaçant la directive 2002/30/CE. Ce règlement clarifie et complète les exigences de la directive sur les points suivants :

- détermination d'objectifs pour resserrer le lien avec d'autres éléments de l'approche équilibrée et d'autres instruments de gestion du bruit généré par le trafic aérien ;
- définition de la répartition des responsabilités ;
- liste des exigences générales pour la gestion du bruit ;
- communication de détails sur le processus d'évaluation du bruit ;
- détermination des parties intéressées à consulter.
- harmonisation des données et des méthodes ;
- définition des exigences de notification et d'introduction ;
- autorisation d'adapter les références aux normes acoustiques aux progrès technologiques via la comitologie.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.