

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

2011/0398(COD) - 07/06/2012

Le Conseil a convenu d'une **orientation générale** sur un projet de règlement mettant à jour la directive de 2002 concernant l'introduction de restrictions d'exploitation dans les aéroports de l'UE visant à limiter les nuisances sonores provenant du trafic aérien.

Une délégation, toutefois, aurait préféré que le texte prenne la forme juridique d'une directive plutôt que d'un règlement. En outre, elle conserve des doutes quant au droit de la Commission d'examiner les décisions relatives aux restrictions d'exploitation.

Le projet de règlement prévoit **deux changements essentiels**:

1) Préalablement à l'application d'une restriction d'exploitation, la Commission sera en **droit d'examiner le processus suivi par l'autorité compétente pour introduire la restriction**. Si la Commission considère que le processus ne satisfait pas aux dispositions du règlement, elle adresse une notification à l'autorité, qui doit tenir dûment compte des observations de la Commission.

Ce nouveau dispositif d'examen est destiné à réduire le risque de différends internationaux dans le cas où les mesures de restriction auraient une incidence sur des transporteurs de pays tiers.

Les délégations n'ont pas accepté la proposition initiale de la Commission prévoyant qu'elle puisse suspendre les restrictions d'exploitation liées au bruit proposées par un État membre.

2) **Un seuil de bruit plus strict sera appliqué aux fins de la définition des «aéronefs présentant une faible marge de conformité»** afin de tenir compte de la modernisation des flottes et de promouvoir le retrait progressif des aéronaves anciens et bruyants. On entend par «aéronefs présentant une faible marge de conformité» une catégorie d'appareils produisant un niveau de bruit qui n'est que légèrement inférieur au niveau de bruit maximum autorisé défini par l'OACI. Le critère en vertu duquel un appareil est défini comme ne présentant qu'une faible marge de conformité est l'écart entre le niveau de bruit qu'il produit et le niveau de bruit maximum autorisé.

La nouvelle définition accroît progressivement cet écart, de sorte que sont inclus des appareils qui auraient été considérés auparavant comme pleinement conformes: alors que dans le cadre des règles actuelles la marge est fixée à moins de 5 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu), les nouvelles dispositions la portent à moins de 8 EPNdB dans un premier temps, puis à moins de 10 EPNdB quatre ans plus tard. Les restrictions d'exploitation touchant les aéronaves présentant une faible marge de conformité encourageront les compagnies aériennes qui les exploitent à les remplacer par des appareils moins bruyants, parce qu'à défaut elles ne pourraient plus assurer des vols à destination de l'aéroport concerné.

En outre, le nouveau texte prévoit que **les autorités chargées d'arrêter les restrictions d'exploitation doivent être indépendantes des autres parties directement affectées par cette mesure**. Il met également davantage l'accent sur la nécessité de tenir compte des répercussions éventuelles sur les capacités de l'ensemble du réseau aérien européen lorsqu'il est envisagé d'instaurer des restrictions d'exploitation liées au bruit dans un aéroport déterminé.