

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

2011/0398(COD) - 21/11/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Jörg LEICHTFREID (ALDE, AT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Droit de regard de la Commission : les députés considèrent que le droit de regard de la Commission va à l'encontre du principe de subsidiarité de l'Union européenne. Cette disposition permettrait à la Commission d'affaiblir les résultats des accords de médiation régionaux. Ces accords entre les aéroports, la région et les citoyens sont souvent conclus après des années d'âpres négociations.

Le rapport suggère donc de reformuler cette disposition afin de **veiller au plein respect des prérogatives des autorités locales et du principe de subsidiarité de l'Union européenne**. Ainsi, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, et sans préjudice d'une procédure de recours pendante, la Commission pourrait, dans un délai de deux mois suivant la date de réception du préavis, examiner l'introduction d'une restriction d'exploitation liée aux nuisances sonores.

Lorsque la Commission est d'avis que l'introduction d'une restriction d'exploitation liée aux nuisances sonores ne suit pas le processus défini dans le règlement, elle pourra en informer les autorités compétentes concernées. Celles-ci pourront tenir compte de l'avis de la Commission.

Si la Commission n'a pas transmis son avis dans un délai de deux mois après réception du préavis, l'autorité compétente pourra appliquer la décision instituant une restriction d'exploitation.

Un bon rapport coût-efficacité : les députés estiment que les avantages économiques et les conséquences sur la santé et la qualité de la vie des personnes vivant à proximité des aéroports devraient également être pris en compte lors de l'évaluation des nuisances sonores dans les aéroports de l'UE. Ils proposent des amendements dans le but de renforcer cet équilibre.

Le texte amendé précise qu'alors qu'un objectif de réduction du bruit devrait être choisi en comparant tous les coûts et bénéfices, l'instrument pour atteindre cet objectif doit présenter un bon rapport coût-efficacité, en tenant compte à la fois des aspects sanitaires, économiques et sociaux.

Le rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation envisagées en matière de nuisances sonores serait évalué en tenant compte des éléments ci-après, si possible, de manière chiffrée : i) amélioration escomptée en matière de bruit, notamment améliorations dans le domaine de la santé, présente et à venir ; ii) santé et sécurité des personnes résidant à proximité de l'aéroport ; iii) sécurité des opérations aériennes, y compris risque pour les tiers ; iv) effets directs, indirects et catalytiques sur l'emploi et l'économie, y compris effets éventuels sur les économies régionales ; v) incidences sur les conditions de travail dans les aéroports ; vi) effets sur le réseau aérien européen ; vii) durabilité environnementale, y compris interdépendance entre bruits et émissions.

Aéronef présentant une faible marge de conformité : les députés estiment que l'élimination progressive des aéronefs les plus bruyants peut être une mesure très efficace pour atténuer le bruit. En même temps, l'élimination progressive des aéronefs les plus bruyants devrait tenir compte des investissements et du cycle de vie des aéronefs. Dans ce but, le rapport propose de redéfinir la notion d'«aéronef présentant une faible marge de conformité» : il s'agit un aéronef qui est certifié conformément aux valeurs limites définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago) **avec une marge cumulée de moins de 8 EPNdB** (décibels de bruit effectivement perçu) **pour une période de transition de quatre années après l'entrée en vigueur du règlement** et par une marge cumulée de moins de 10 EPNdB après la fin de la période de transition.

Procédure des actes délégués : les députés proposent que la délégation de pouvoirs à la Commission soit limitée aux adaptations et modifications techniques tandis que le Parlement devrait se réserver le droit de modifier les éléments politiques essentiels dans le cadre de la procédure législative ordinaire.

Dispositions transitoires : le rapport introduit une **clause d'antériorité** pour clarifier que les restrictions d'exploitation existantes et les procédures concernant l'introduction de ces restrictions lancées avant l'entrée en vigueur du nouveau règlement restent soumises aux règles existantes. Ces restrictions doivent, dans la mesure où la directive 2002/30/CE s'applique, continuer à relever de cette directive et, le cas échéant, des dispositions nationales la transposant.