

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

2011/0398(COD) - 12/12/2012 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 501 voix pour, 155 voix et 8 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Critères communs pour l'évaluation du bruit : dans le cadre d'évaluations du bruit, les députés estiment qu'il faudrait se baser, conformément à la directive 2002/49/CE, sur des **critères objectifs et quantifiables, communs à tous les États membres**. Ces informations devraient être **fiables, obtenues de manière transparente, comparables et accessibles à toutes les parties prenantes**. Ces évaluations devraient : i) inclure le suivi des dernières évolutions technologiques et l'échange des informations les plus récentes sur les méthodes à employer ; ii) être réalisées ou supervisées par des organismes externes et indépendants de l'exploitant d'aéroport.

Approche équilibrée : le Parlement précise qu'il s'agit de la procédure établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le volume 1, cinquième partie, de l'annexe 16 de la convention de Chicago, en vertu de laquelle on examine de façon homogène les mesures applicables, le but étant de **minimiser les nuisances sonores de la façon présentant le meilleur rapport coût-efficacité**, en tenant compte, notamment, des **aspects sanitaires et économiques**, aéroport par aéroport, pour préserver la santé des citoyens qui vivent à proximité d'un aéroport.

Droit de recours : une nouvelle disposition est introduite prévoyant un droit de recours devant l'instance d'appel contre les restrictions d'exploitation adoptées en vertu du règlement, conformément à la législation et aux procédures nationales.

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 Parlement 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.

Rapport coût-efficacité : le Parlement estime 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. Il propose des amendements dans le but de renforcer cet équilibre.

Le texte amendé stipule 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 tierces parties ; 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.

Aéronefs 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 Parlement 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.

Le Parlement souhaite que les États membres puissent offrir des **incitations économiques** pour encourager les transporteurs à utiliser des aéronefs moins bruyants pendant la période de transition.

Les autorités compétentes devront statuer sur le taux annuel de suppression des aéronefs présentant une faible marge de conformité sur cet aéroport. Selon les députés, **ce taux annuel ne devrait pas dépasser 25% des mouvements d'aéronefs** et devrait être appliqué uniformément à chaque transporteur touché en ce qui concerne le nombre de mouvements exécutés par ses aéronefs présentant une faible marge de conformité sur l'aéroport concerné.

Accès aux informations pertinentes : le Parlement demande que les autorités compétentes veillent à ce que des informations pertinentes soient **disponibles en ligne**, permettant ainsi aux personnes résidant à proximité des aéroports et autres parties intéressées d'avoir accès librement aux informations. Ces informations devraient comprendre notamment: a) celles relatives aux violations présumées dues à des déviations de trajectoires, expliquant l'impact généré et les motifs de cette déviation, b) les critères utilisés pour la distribution et la gestion du trafic dans chaque aéroport, dans la mesure où ceux-ci peuvent avoir un impact sur l'environnement ou provoquer des nuisances sonores.

Les gestionnaires d'aéroport devraient être tenus d'installer **des systèmes informatisés de mesure du bruit** à différents endroits le long des trajectoires des aéronefs qui affectent ou peuvent affecter la population. Les données collectées pourraient être consultées sur l'internet.

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. La délégation de pouvoir devrait être limitée à une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement.

Dispositions transitoires : le Parlement propose d'introduire 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 devraient, 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.