

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

2011/0398(COD) - 16/04/2014 - Acte final

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

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et de 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.

CONTENU : les mesures introduites par le règlement devraient **améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union** afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie des riverains, et renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles, notamment lorsque des **vols de nuit** sont concernés.

Concrètement, le règlement **harmonise et renforce les règles** qui s'appliquent à l'introduction par les autorités de décisions fixant des restrictions d'exploitation dans les aéroports de l'UE pour limiter les nuisances liées au bruit des aéronefs. Ces règles sont fondées sur des principes définis par **l'Organisation de l'aviation civile internationale** (OACI) et connus sous le nom «d'approche équilibrée de la gestion du bruit».

Le règlement s'applique uniquement aux **grands aéroports** dont le trafic excède 50.000 mouvements d'aéronefs civils par an. Il s'applique aux aéronefs de l'aviation civile, à l'exclusion des aéronefs des forces armées, des douanes et des services de police.

Le règlement comporte notamment les dispositions suivantes:

Autorités compétentes : un État membre dans lequel est situé un aéroport devrait désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation. Les autorités compétentes devraient être **indépendantes** de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit.

Droit de regard : avant d'introduire une restriction d'exploitation, les autorités compétentes devraient accorder aux États membres, à la Commission et aux parties intéressées concernées un préavis de six mois. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission pourrait, dans un délai de trois mois suivant la date de réception du préavis, **examiner le processus d'introduction d'une restriction d'exploitation**.

Si elle est d'avis que le processus ne respecte pas les règles, la Commission pourrait en informer l'autorité compétente, **laquelle devrait examiner la notification de la Commission** et informer celle-ci de ses intentions avant d'introduire les restrictions d'exploitation.

Aspects sanitaires : le règlement prend en compte les aspects relatifs à la santé et souligne l'importance de prendre ces aspects en considération de façon cohérente dans tous les aéroports lorsqu'une décision est prise sur des objectifs de réduction du bruit, en tenant compte des règles communes de l'Union en vigueur dans ce domaine. Les aspects sanitaires devraient être examinés conformément à la législation de l'Union sur l'évaluation des effets du bruit (directive 2002/49/CE).

Informations relatives aux caractéristiques acoustiques : les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont fondées sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs. À la demande de la Commission, les transporteurs devraient **communiquer gratuitement** les informations suivantes sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs qu'ils exploitent dans les aéroports de l'Union:

- la nationalité et le numéro d'immatriculation de l'aéronef ;
- la documentation sur les caractéristiques sonores de l'appareil, avec la masse maximale au décollage;
- toute modification de l'aéronef affectant ses caractéristiques acoustiques et indiquée dans la documentation sur le bruit.

Les données seraient stockées dans une **base de données centrale** et mises à la disposition des autorités compétentes, des exploitants d'aéronefs, des prestataires de services de navigation aérienne et des exploitants d'aéroports.

Évaluation du bruit et informations destinées aux riverains : les autorités compétentes devraient veiller à ce que les nuisances sonores dans les aéroports relevant de leur responsabilité soient régulièrement évaluées.

Si l'évaluation fait apparaître la nécessité de nouvelles mesures de restriction d'exploitation, **le processus de consultation des parties intéressées** (qui peut prendre la forme d'un processus de **médiation**), devrait être organisé de manière rapide et concrète. Les parties intéressées disposeraient d'au moins trois mois avant l'adoption des nouvelles restrictions d'exploitation pour soumettre leurs observations.

Les autorités compétentes devraient également veiller à ce que les informations relatives aux restrictions d'exploitation soient **mises gratuitement et rapidement à la disposition des personnes vivant à proximité des aéroports** ainsi que des autorités locales.

Élimination progressive des aéronefs les plus bruyants: les mesures visant à traiter un problème de bruit peuvent consister à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant **une faible marge de conformité**, si cela est jugé nécessaire.

Les autorités compétentes statueront sur le taux annuel de réduction du nombre de mouvements des aéronefs présentant une faible marge de conformité pour chaque transporteur dans un aéroport donné, le taux maximal étant de **25% par an**.

Par aéronef présentant une faible marge de conformité, on entend un aéronef dont le niveau sonore n'est que très légèrement inférieur aux niveaux de bruit maximum autorisés définis par l'OACI. La nouvelle définition **étend progressivement cette marge**. Le seuil pour définir un aéronef présentant une faible marge de conformité est désormais fixé avec **une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB** (décibels de bruit effectivement perçu) pendant une période de transition jusqu'au 14 juin 2020, et avec une marge cumulée inférieure à **10 EPNdB** après la fin de cette période de transition.

Pays en développement : afin d'éviter tout préjudice économique excessif, les autorités compétentes pourraient exempter des restrictions d'exploitation les aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont immatriculés dans des pays en développement, tout en respectant le principe de non-discrimination, pour autant que ces aéronefs respectent certaines conditions.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 13.06.2016.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de refléter l'évolution permanente des technologies relatives aux moteurs et cellules d'aéronefs. Le pouvoir d'adopter de tels

actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans** à compter du 13 juin 2016. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.