Informations de base

2001/0282(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté Abrogation 2011/0398(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.70.07 Pollution acoustique, bruit	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)	19/12/2001

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs (Commission associée)	BLOKLAND Johannes (EDD)	19/12/2001

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2420	2002-03-25

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
28/11/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0695	Résumé

13/12/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
21/02/2002	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
21/02/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0053/2002	
12/03/2002	Débat en plénière		
13/03/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0108/2002	Résumé
25/03/2002	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
26/03/2002	Signature de l'acte final		
26/03/2002	Fin de la procédure au Parlement		
28/03/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2001/0282(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2011/0398(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2 Règlement du Parlement EP 57_o
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0053/2002	21/02/2002	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0108/2002 JO C 047 27.02.2003, p. 0089-0391 E	13/03/2002	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2001)0695 JO C 075 26.03.2002, p. 0318 E	28/11/2001	Résumé
Document de suivi	COM(2008)0066	15/02/2008	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

CofR	Comité des régions: avis	CDR0026/2001 JO C 192 12.08.2002, p. 0063	13/03/2002	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0348/2002 JO C 125 27.05.2002, p. 0014	20/03/2002	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2002/0030 JO L 085 28.03.2002, p. 0040	Résumé

Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

2001/0282(COD) - 28/11/2001 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles harmonisées applicables par les autorités gestionnaires des aéroports dans la Communauté lorsqu'elles envisagent d'adopter des restrictions d'exploitation liées au bruit. CONTENU : dans un marché des transports aériens libéralisé, il faut empêcher qu'une approche trop fragmentée des restrictions dans les aéroports ne crée des distorsions de concurrence. L'un des buts fondamentaux de la présente proposition de directive est donc de faire en sorte que des solutions similaires soient appliquées à des problèmes de nuisance sonore similaires dans des aéroports différents. Dans cette perspective la proposition : - requiert des États membres qu'ils désignent une autorité indépendante qui sera chargée de la mise en oeuvre de la directive; - définit les règles générales pour la prise en compte des restrictions d'exploitation dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit dans les aéroports et à leur voisinage; - énonce les dispositions concernant l'évaluation des niveaux de bruit dans un aéroport donné; - établit les règles communes applicables pour retirer du marché les aéronefs présentant une faible marge de conformité lorsque l'évaluation a montré que ce retrait est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental; - traite des "droits acquis" qui existaient et des modifications mineures aux mesures de restriction d'exploitation qui ont été apportées avant l'entrée en vigueur de la directive; - prévoit les conditions dans lesquelles des dérogations peuvent être accordées aux aéronefs immatriculés dans des pays en développement; - introduit l'obligation de consulter les parties intéressées sur de nouvelles mesures de restriction d'exploitation; - prévoit l'obligation de notifier suffisamment longtemps à l'avance les mesures de restriction d'exploitation; - introduit un droit de recours contre des mesures prises en application de la directive; - prévoit la création d'un comité chargé d'assister la Commission dans le contrôle de l'application de la directive; - dispose que la Commission est tenue de présenter des rapports.

Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

2001/0282(COD) - 15/02/2008 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'application de la directive 2002/30/CE relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

Le rapport évalue les changements observés depuis 2002 dans l'environnement sonore de la Communauté et détermine si le cadre réglementaire de la directive a contribué à ces changements. Il aborde en premier lieu la question de l'interprétation et des effets de la directive. Il décrit ensuite les restrictions appliquées aux aéronefs présentant une conformité marginale avec le Chapitre 3, en se basant sur une marge cumulative (telle qu'elle est définie dans la directive) de 5 dB(A) (aéronefs « moins 5 »), ainsi que les restrictions appliquées aux aéronefs présentant une marge cumulative de 8 dB(A) ou plus, les restrictions de nuit et l'utilisation de budgets « bruit », y compris les effets que peuvent avoir ces diverses restrictions sur le trafic.

Le rapport se penche enfin sur l'impact des restrictions d'exploitation introduites et contient un chapitre sur les aéronefs présentant une faible marge de conformité qui utilisent les aéroports communautaires.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

- la directive a établi une structure harmonisée pour une approche équilibrée et elle a permis de garantir la prise en considération de tous les intérêts lorsque des restrictions sont envisagées ;

- la directive n'a cependant été utilisée que dans un nombre limité d'aéroports; certaines parties prenantes sont d'avis qu'elle n'est pas suffisamment claire et certains États membres ont déjà adopté des dispositions similaires dans leur droit national avant l'entrée en vigueur de la directive ;

- de surcroît, son impact est limité en ce qui concerne les aéronefs présentant une faible marge de conformité parce que le nombre de ces aéronefs est comparativement faible en raison de leur remplacement naturel ;

- de manière plus générale, le nombre de personnes perturbées par le bruit, en particulier la nuit, a augmenté depuis que la directive est entrée en vigueur du fait de l'augmentation générale du nombre de mouvements, en dépit de la possibilité d'introduire des restrictions partielles ;

- il est prévisible que le nombre de personnes perturbées par le bruit continuera de croître malgré que la situation varie d'un aéroport à l'autre ;

- c'est la raison pour laquelle la Commission compte étudier les moyens de clarifier les dispositions de la directive 2002/30/CE et son champ d'application ;

- la Commission déterminera également s'il est nécessaire d'apporter des modifications à la directive actuelle, comme la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité. Ce faisant, elle prendra en considération les résultats des estimations ci-dessus qui prévoient que la croissance du nombre de personnes perturbées par le bruit pourrait être freinée par une définition plus stricte des aéronefs présentant une faible marge de conformité ;

- en 2009, la Commission évaluera la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement autour des aéroports et présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil.

La Commission espère recevoir des réactions des parties prenantes dans les trois mois à venir et compte les inclure dans l'examen prévu de la directive.

Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

2001/0282(COD) - 26/03/2002 - Acte final

OBJECTIF : réduire les nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. CONTENU : le Conseil a adopté la directive, telle qu'amendée par le Parlement européen en première lecture. La délégation belge s'est abstenue et a présenté au Conseil une explication de vote. À la suite de l'accord intervenu lors de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) à Montréal en septembre 2001, la présente directive introduit des principes et des règles concernant la manière de résoudre le problème du bruit dans le voisinage des aéroports communautaires en liaison avec les restrictions d'exploitation pour les avions les plus bruyants. Cette directive remplace le règlement 925/1999/CE du Conseil (règlement "hushkit") et, à ce titre, vise à mettre fin au différend y relatif avec les États-Unis. Les objectifs spécifiques de la directive sont les suivants : - établir des règles applicables dans la Communauté pour faciliter l'introduction de restrictions d'exploitation homogènes au niveau des aéroports de façon à limiter, voire réduire, le nombre de personnes souffrant des effets nocifs du bruit; - créer un cadre qui satisfasse aux exigences du marché intérieur; - promouvoir un développement de la capacité aéroportuaire qui soit respectueux de l'environnement; - favoriser la réalisation d'objectifs définis de diminution du bruit au niveau de chaque aéroport; - permettre un choix parmi les mesures possibles en vue d'obtenir un effet bénéfique maximal pour l'environnement au meilleur coût. La directive contient des mesures garantissant la transparence et la consultation des parties intéressées au sujet des mesures relatives au bruit et prévoit que les opérateurs doivent être informés suffisamment à l'avance des restrictions d'exploitations envisagées. Des dispositions sont prévues pour garantir un droit de recours devant une instance d'appel qui peut être un tribunal. ENTRÉE EN VIGUEUR : 28/02/2002. MISE EN OEUVRE : 28/09/2003. Il faut noter que les États membres sont convenus de s'efforcer de transposer dans les meilleurs délais la directive dans leur droit national, si possible avant l'échéance fixée dans la directive.

Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

2001/0282(COD) - 13/03/2002 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE-DE, D) par 476 voix pour, 43 contre et 12 abstentions, le Parlement a approuvé la proposition de directive sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Une nouvelle définition des aéroports concernés par la directive est proposée : il s'agit des aéroports civils dans la Communauté dont le trafic excède 50.000 mouvements d'avions à réaction subsoniques par année calendaire, en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des trois dernières années précédant l'application de la directive à l'aéroport concerné. Il a également été décidé de donner une définition plus stricte des aéroports urbains : ceux-ci sont définis comme des aéroports situés au centre d'une grande agglomération dont aucune piste n'a plus de 2.000 mètres de long et n'offrant que des liaisons de point à point entre des États européens ou à l'intérieur d'un même État. Enfin le Parlement a précisé la notion d'"approche équilibrée": une approche en vertu de laquelle les États membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures de gestion et d'aménagement du territoire, de procédures d'exploitation dites "à moindre bruit" et des restrictions d'exploitation. Le Parlement demande

que les avions à faible marge de conformité, enregistrés dans les pays en voie de développement, soient exemptés des dispositions de la directive pendant une période de dix ans après son entrée en vigueur. Il préconise également des exemptions pour les exploitations particulières à caractère exceptionnel. En outre, l'annexe III de la directive serait supprimée.