Informations de base

2011/0398(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union: règles et procédures Abrogation Directive 2002/30/EC 2001/0282(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
TRAN Transports et tourisme	LEICHTFRIED Jörg (S&D)	10/01/2012
	Rapporteur(e) fictif/fictive GAHLER Michael (PPE) TREMOSA I BALCELLS Ramon (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) FOSTER Jacqueline (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	LEICHTFRIED Jörg (S&D)	10/01/2012

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PERELLÓ RODRÍGUEZ Andrés (S&D)	12/01/2012

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	3134	2011-12-12

	Transports, télécommunications et énergie	3171	2012-06-07
	Agriculture et pêche	3307	2014-03-24
	Agriculture et pêche	3293	2014-02-17

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Mobilité et transports	KALLAS Siim

Comité économique et social européen
Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
01/12/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0828	Résumé
12/12/2011	Débat au Conseil		Résumé
15/12/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/06/2012	Débat au Conseil		Résumé
06/11/2012	Vote en commission,1ère lecture		
21/11/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0372/2012	Résumé
11/12/2012	Débat en plénière		
12/12/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0496/2012	Résumé
12/12/2012	Résultat du vote au parlement		
26/03/2014	Publication de la position du Conseil	05560/2/2014	Résumé
02/04/2014	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
10/04/2014	Vote en commission, 2ème lecture		
10/04/2014	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0274/2014	Résumé
14/04/2014	Débat en plénière		
16/04/2014	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0412/2014	Résumé
16/04/2014	Signature de l'acte final		
16/04/2014	Fin de la procédure au Parlement		
12/06/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2011/0398(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique

Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 2002/30/EC 2001/0282(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/15290

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE494.543	26/07/2012	
Amendements déposés en commission		PE496.539	28/09/2012	
Avis de la commission	ENVI	PE489.710	15/10/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0372/2012	21/11/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0496/2012	12/12/2012	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE529.892	19/03/2014	
Amendements déposés en commission		PE532.357	03/04/2014	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A7-0274/2014	10/04/2014	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T7-0412/2014	16/04/2014	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	07583/2014	17/03/2014	
Position du Conseil	05560/2/2014	26/03/2014	Résumé
Projet d'acte final	00085/2014/LEX	16/04/2014	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2011)0828	01/12/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1455	01/12/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1456	01/12/2011	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2014)0205	28/03/2014	Résumé

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0828	24/02/2012	
Contribution	AT_BUNDESRAT	COM(2011)0828	13/04/2012	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2014/0598
JO L 173 12.06.2014, p. 0065 Résumé

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

2011/0398(COD) - 01/12/2011 - Document de base législatif

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

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : de nombreux citoyens de l'UE sont exposés à des niveaux élevés de bruit, qui sont susceptibles d'avoir des effets néfastes sur leur santé. Il est donc nécessaire de **mettre en place une stratégie active de gestion du bruit** afin d'en atténuer les effets indésirables. Ce type de stratégie doit cependant **garantir un équilibre** entre les intérêts des citoyens concernés et les autres intérêts et tenir compte des répercussions sur les capacités de l'ensemble du réseau aérien. Le processus décisionnel concernant des restrictions d'exploitation liées au bruit doit être solide, cohérent et fondé sur des éléments concrets pour que toutes les parties prenantes puissent l'accepter.

En vue de garantir une démarche cohérente lors de l'application de mesures de réduction du bruit dans les aéroports, **l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)** a adopté une série de principes et d'orientations constituant **l'«approche équilibrée»** de la gestion du bruit, qui encourage les États membres de l'OACI à:

- atténuer le bruit émanant du trafic aérien en choisissant la solution optimale pour un aéroport donné parmi un éventail de mesures consistant à : i) réduire le bruit à sa source, ii) mieux aménager le territoire ; iii) mettre en place des procédures opérationnelles de réduction du bruit et iv) imposer des restrictions d'exploitation relatives au bruit (interdiction des vols de nuit ou retrait progressif des aéronefs bruyants) ;
- choisir l'éventail de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité;
- ne pas introduire de restrictions d'exploitation relatives au bruit, sauf si l'autorité est en mesure, sur la base d'études et de consultations, de déterminer l'existence d'un problème de nuisance sonore et s'il est établi qu'une restriction d'exploitation constitue un moyen efficient de traiter ce problème.

Au niveau de l'OACI, l'UE apporte un soutien actif à l'élaboration de nouvelles normes acoustiques pour les aéronefs et investit dans de nouvelles technologies via les programmes cadres et le projet Clean Sky. En revanche, l'aménagement du territoire ainsi que les programmes associés d' isolation et de compensation sont du ressort national ou local.

Le règlement proposé vise à **appliquer, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation relatives au bruit dans l'UE en vertu de l' «approche équilibrée»** en clarifiant les différentes étapes du processus décisionnel lorsque des restrictions d'exploitation sont envisagées. Une application cohérente de l'approche devrait permettre de cerner les solutions les plus rentables et adaptées à la situation spécifique d'un aéroport donné.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission n'a pas eu recours à l'analyse d'impact.

BASE JURIDIQUE : article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : le règlement proposé fixe des dispositions concernant **l'introduction homogène de restrictions d'exploitation liées au bruit**, aéroport par aéroport, de façon à améliorer le climat sonore et de limiter ou de réduire le nombre des personnes souffrant des effets nocifs du bruit, conformément à « l'approche équilibrée ». La proposition vise à:

- faciliter la réalisation d'objectifs environnementaux spécifiques en matière d'atténuation du bruit, tels qu'ils sont exposés dans les dispositions européennes, nationales et locales, et évaluer leur interdépendance par rapport à d'autres objectifs environnementaux, au niveau des aéroports;
- permettre la sélection des mesures d'atténuation du bruit qui présentent le meilleur rapport coût-efficacité, conformément à l'approche équilibrée, de façon à aboutir au développement durable de la capacité des aéroports et des réseaux de gestion du trafic aérien, dans une perspective «porte à porte».

Le règlement s'appliquera aux aéronefs de l'aviation civile. Il ne s'appliquera pas aux aéronefs remplissant des missions relevant des forces armées, des douanes ou des services de police.

La proposition introduit un nouveau règlement remplaçant la directive 2002/30/CE. Ce règlement clarifie et complète les exigences de la directive sur les points suivants :

- détermination d'objectifs pour resserrer le lien avec d'autres éléments de l'approche équilibrée et d'autres instruments de gestion du bruit généré par le trafic aérien ;
- définition de la répartition des responsabilités ;
- liste des exigences générales pour la gestion du bruit ;
- communication de détails sur le processus d'évaluation du bruit ;
- détermination des parties intéressées à consulter.
- harmonisation des données et des méthodes ;
- définition des exigences de notification et d'introduction ;
- autorisation d'adapter les références aux normes acoustiques aux progrès technologiques via la comitologie.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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

2011/0398(COD) - 12/12/2011

La Commission a présenté au Conseil trois propositions législatives portant sur différents domaines de **l'activité aéroportuaire**: les services d'assistance en escale, l'attribution des créneaux horaires et les **règles relatives à la réduction du bruit**. Cet ensemble de mesures, qui comprend également une communication sur la politique aéroportuaire, a pour objectif de traiter deux aspects essentiels: la capacité aéroportuaire et la qualité des services aéroportuaires. D'une manière plus générale, il entend contribuer à la mise en œuvre de l'initiative « Ciel unique européen ».

La future présidence danoise estime que le « paquet aéroports » est un **dossier prioritaire**.

Le Conseil a en outre pris note des informations communiquées par la Commission sur la mise en œuvre du cadre réglementaire du ciel unique européen. La Commission a attiré l'attention des ministres sur le rapport qu'elle a publié en novembre sur le sujet et a souligné que **2012 serait une année décisive pour la mise en œuvre du ciel unique européen**, compte tenu des défis majeurs qui devront être relevés dans un certain nombre de domaines: la création de blocs d'espace aérien fonctionnels regroupant deux États membres ou plus afin de mieux gérer le trafic aérien; l'amélioration des plans de performance; la gestion de réseau; et les préparatifs en vue du déploiement de SESAR.

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 aéronefs 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 aéronefs 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.

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

2011/0398(COD) - 16/04/2014 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Suivant la recommandation de sa commission des transports et du tourisme, le Parlement européen a **approuvé la position du Conseil en première lecture** en vue de l'adoption du 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.

Le Parlement a également pris note de la **déclaration de la Commission** concernant la révision de la directive 2002/49/CE.

La Commission déclare qu’elle examinera, avec les États membres, l'annexe II de la directive 2002/49/CE (méthodes de calcul du bruit) en vue de son adoption dans les mois à venir. En se fondant sur les travaux réalisés actuellement par l'OMS concernant la méthodologie destinée à évaluer les effets du bruit sur la santé, la Commission a l'intention de revoir l'annexe III de la directive 2002/49/CE (estimation des effets sur la santé, courbes dose-effet).

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 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.

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.

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.

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

2011/0398(COD) - 26/03/2014 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption du 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

La position du Conseil **traduit le compromis intervenu lors des négociations entre le Conseil et le Parlement européen**, avec la médiation de la Commission.

Le Conseil a pris la position suivante sur les amendements du Parlement européen :

Droit de regard : le Conseil a accepté de tenir compte de la préoccupation exprimée par le Parlement européen, en indiquant que les autorités compétentes seraient tenues d'examiner la notification de la Commission et d'informer celle-ci de leurs intentions concernant les restrictions d'exploitation à introduire.

Santé : le Parlement a adopté plusieurs amendements visant à inclure les effets nuisibles sur la santé humaine dans le processus d'évaluation du bruit mis en place par le règlement. Tout en reconnaissant l'importance de la santé dans ce processus, le Conseil estime pour sa part que les aspects liés à la santé sont couverts par les procédures mises en place dans le cadre de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Dans le texte de compromis, les préoccupations du Parlement sont prises en compte avec l'ajout d'un nouveau considérant soulignant la nécessité d'évaluer les aspects sanitaires, d'une nouvelle référence à la santé dans les objectifs du règlement sur le bruit dans les aéroports et d'une obligation d'évaluer la situation d'un aéroport en matière de bruit en conformité avec la directive 2002/49/CE.

Périodes de transition :

- Définition d'«aéronef présentant une faible marge de conformité» : selon la proposition initiale de la Commission, le seuil pour définir un aéronef présentant une faible marge de conformité aurait dû être fixé avec une marge cumulée de moins de 10 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu), sans période de transition.

Le Conseil n'a pas retenu l'approche de la Commission et s'est mis d'accord avec le Parlement européen pour abaisser la marge cumulée à moins de **8 EPNdB pendant une période transitoire de quatre ans**. Cette définition ne pourrait pas être mise à jour au moyen d'actes délégués, cet aspect devant rester du domaine de la procédure législative ordinaire.

- Entrée en vigueur : le texte de compromis maintient une entrée en vigueur à l'issue d'une période de **24 mois**. Cette période portera dans les faits à six ans l'application transitoire du seuil de moins de 8 EPNdB pour les aéronefs présentant une faible marge de conformité.

Restrictions d'exploitation déjà en vigueur et médiation : le texte de compromis garantit que **les restrictions d'exploitation existantes demeureront en vigueur** jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser.

S'agissant des **périodes transitoires**, des restrictions d'exploitation pourraient continuer à être adoptées conformément à la directive 2002/30/CE si les processus de consultation nécessaires étaient déjà engagés avant l'entrée en vigueur du nouveau règlement et pour autant que les restrictions d'exploitation soient adoptées dans un délai d'un an.

En ce qui concerne la **médiation**, il est précisé que la consultation des parties intéressées peut également prendre la forme d'un processus de médiation. En outre, un nouveau considérant précise que la notion de restrictions d'exploitation déjà en vigueur couvre celles résultant de décisions de justice ou de processus de médiation.

Informations régulière des riverains sur la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit : outre l'obligation de fournir ces informations, le texte de compromis prévoit une transparence accrue en indiquant des éléments d'information dont la mise à disposition devrait être encouragée.

Transmission d'informations sur les données de modélisation du bruit : afin d'alléger la charge pesant sur les exploitants d'aéronefs, les dispositions à cet égard ont été simplifiées de manière à éviter les doublons.

Le président de la commission des transports et du tourisme du Parlement a adressé à la présidence du Coreper une lettre indiquant qu'il recommanderait aux membres de sa commission, et ensuite à la plénière, d'approuver sans amendement la position du Conseil en première lecture et de conclure la procédure législative ordinaire au stade de la deuxième lecture.

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

2011/0398(COD) - 28/03/2014 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La communication de la Commission porte sur la position du Conseil concernant l'adoption d'un 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 a **souscrit à la position du Conseil** qui reflète l'accord politique intervenu entre le Parlement européen et le Conseil le 27 janvier 2014. Elle a accepté toutes les modifications apportées à sa proposition par le Conseil, à savoir :

- la visibilité accrue donnée à l'importance de la santé,
- l'introduction d'un processus spécifique de médiation pour mener les consultations,
- le retard pris dans le retrait progressif des «aéronefs présentant une faible marge de conformité»,
- la fourniture plus spécifique d'informations relatives au bruit,
- la suppression d'une délégation du pouvoir de modifier les définitions des termes «aéronef» et «aéronef présentant une faible marge de conformité», et des questions de mise en œuvre, y compris une clause de maintien des droits acquis,
- en ce qui concerne le droit de regard de la Commission, l'obligation faite à l'autorité compétente d'examiner la notification de la Commission et d'informer celle-ci de ses intentions.

La Commission a formulé **une déclaratio**n concernant la révision de la directive 2002/49/CE, destinée à faciliter l'accord entre le Conseil et le Parlement.

La Commission déclare qu'elle examine, avec les États membres, l'annexe II de la directive 2002/49/CE (**méthodes de calcul du bruit**) en vue de son adoption dans les mois à venir.

En se fondant sur les travaux réalisés actuellement par l'Organisation mondiale de la santé concernant la méthodologie destinée à évaluer les effets du bruit sur la santé, la Commission a l'intention de revoir l'annexe III de la directive 2002/49/CE (**estimation des effets sur la santé, courbes dose-effet**).

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

2011/0398(COD) - 10/04/2014 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du 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.

Après l'adoption, le 12 décembre 2012, de la position en première lecture du Parlement, les négociations informelles visant à parvenir à un accord en deuxième lecture anticipée ont eu lieu le 14 janvier 2014 et le 27 janvier 2014. Le texte issu des négociations a été approuvé par la commission des transports et du tourisme le 11 février 2014.

Pour rappel, le règlement à l'étude harmonise, précise et renforce davantage les règles communes relatives à la prise de décision sur les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, comme l'interdiction des vols de nuit.

À l'initiative du Parlement, les autorités locales maintiendraient le pouvoir de décision quant aux mesures relatives au bruit dans les aéroports, comme l'interdiction des vols de nuit. En outre, la Commission a été contrainte de traiter les aspects sanitaires du bruit causé par les avions, en révisant la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Le Parlement ayant atteint ses objectifs lors des négociations avec le Conseil et la Commission, la commission parlementaire a recommandé **l'approbation sans amendements de la position du Conseil en première lecture** et de la déclaration de la Commission concernant la révision de la directive 2002/49/CE.

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.