

AMENDEMENTS 001-043

déposés par la commission des transports et du tourisme

Rapport

Jörg Leichtfried

A7-0372/2012

Introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union

Proposition de règlement (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Le développement durable du transport aérien implique l'adoption de mesures visant à réduire les nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports où des problèmes de bruit particuliers se posent. 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.

Amendement

(2) Le développement durable du transport aérien implique l'adoption de mesures visant à réduire les nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports où des problèmes de bruit particuliers se posent ***et dans leur voisinage***. 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, ***surtout dans le cas des vols de nuit***.

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Afin de réduire la nécessité d'introduire des restrictions d'exploitation, les plans d'action

nationaux décrits dans la directive 2002/49/CE devraient s'ouvrir dans les plus brefs délais à l'adoption de mesures complémentaires de gestion du bruit externes à l'aéroport, telles que l'insonorisation de logements et des plans plus généraux d'isolation acoustique.

Justification

Malheureusement, la directive sur la gestion du bruit dans l'environnement de 2002 commence à être obsolète, vu l'augmentation importante du trafic aérien de ces dernières années. Dans l'attente d'une éventuelle révision, ce règlement doit compléter le mieux possible cette directive.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) S'il convient d'évaluer les nuisances sonores à intervalles réguliers, celles-ci ne donnent lieu à des mesures de réduction du bruit que si l'ensemble des mesures d'atténuation du bruit en vigueur ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction desdites nuisances.

Amendement

(7) S'il convient d'évaluer les nuisances sonores à intervalles réguliers, celles-ci ne donnent lieu à des mesures de réduction du bruit que si l'ensemble des mesures d'atténuation du bruit, ***ou les mesures instaurées par la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement¹***, ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction desdites nuisances. ***L'adoption de mesures supplémentaires d'atténuation du bruit doit se faire au travers d'un processus systématique de surveillance et de contrôle de l'environnement, basé sur une approche de type conservatoire, visant à identifier, en temps utile, les éventuelles mesures correctives relevant de la gestion et/ou de nature opérationnelle ("MBCA" – Monitoring Based Corrective Actions).***

¹ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12

Amendement 4

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Alors **qu'une analyse coût-bénéfice donne une indication des effets économiques positifs obtenus**, en comparant les coûts **occasionnés aux bénéficiaires qui en sont tirés**, **une analyse coût-efficacité met l'accent sur l'obtention d'un objectif par les moyens les plus efficaces possibles, ce qui n'exige qu'une analyse des coûts encourus.**

Amendement

(8) Alors **qu'un objectif de réduction du bruit devrait être choisi** en comparant **tous** les coûts **et** bénéficiaires, **l'instrument pour atteindre cet objectif devrait présenter un bon rapport coût-efficacité, en tenant compte à la fois des aspects sanitaires, économiques et sociaux.**

Amendement 5

Proposition de règlement

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) **Il est important de pouvoir suspendre des mesures d'atténuation du bruit afin d'éviter des conséquences indésirables sur la sécurité aérienne, la capacité des aéroports ou la concurrence. Si une procédure de recours à l'encontre de restrictions d'exploitation liées au bruit peut porter sur des objectifs de réduction des nuisances, sur des méthodes d'évaluation ou sur la sélection de mesures efficaces, le recours ne peut en revanche suspendre leur mise en œuvre. Bien avant la mise en œuvre des mesures, la Commission doit donc pouvoir utiliser le droit de regard et suspendre les mesures dont il est considéré qu'elles ont des conséquences indésirables ou irréversibles. Il est admis que la suspension doit être de durée limitée.**

Amendement

(9) **La Commission devrait pouvoir évaluer les restrictions d'exploitation proposées avant** leur mise en œuvre.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) L'utilisation de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit qui ont été validées devrait garantir le maintien de la sécurité nécessaire du vol, en considérant tous les facteurs qui pourraient affecter une opération en particulier. Les mesures opérationnelles d'atténuation du bruit ne doivent pas empêcher ou interdire les mesures de sécurité antiterroristes.

Justification

La sécurité et la sûreté sont des priorités absolues dans l'aviation.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) Dans le cadre d'évaluations du bruit, il convient de se baser sur ***les informations existantes et de s'assurer que ces informations sont*** fiables et ***accessibles aux autorités compétentes et aux parties prenantes***. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi et de mise en œuvre nécessaires.

(10) Dans le cadre d'évaluations du bruit, il convient de se baser, ***conformément à la directive 2002/49/CE, sur des critères objectifs et quantifiables, communs à tous les États membres***. Ces informations ***doivent être*** fiables, ***obtenues de manière transparente, comparables*** et accessibles à ***toutes les parties prenantes***. Ces ***évaluations incluent le suivi des dernières évolutions technologiques et l'échange des informations les plus récentes sur les méthodes à employer***. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi et de mise en œuvre nécessaires. ***Les évaluations du bruit devraient être réalisées ou supervisées par des organismes externes et indépendants de l'exploitant d'aéroport.***

Amendement 8

Proposition de règlement

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Pour rendre compte de l'évolution permanente des technologies **relatives aux moteurs et cellules d'aéronefs**, ainsi que des méthodes utilisées pour établir des courbes isopsophiques, il convient de déléguer à la Commission la compétence pour l'adoption d'actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'actualisation régulière **des normes sonores des aéronefs visés dans le présent règlement et la référence aux méthodes de certification connexes ainsi que, par conséquent, la modification des définitions des aéronefs présentant une faible marge de conformité et des aéronefs civils et la mise à jour de la référence à la méthode de calcul des courbes isopsophiques**. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations adéquates tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission devrait veiller à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Amendement

(13) Pour rendre compte de l'évolution permanente des technologies ainsi que des méthodes utilisées pour établir des courbes isopsophiques, il convient de déléguer à la Commission la compétence pour l'adoption d'actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'actualisation régulière **de la méthode et du rapport technique concernant l'évaluation des nuisances sonores sur un aéroport**. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations adéquates tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

Amendement 9

Proposition de règlement

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Afin de garantir la sécurité juridique et la fiabilité de la planification,

les restrictions d'exploitation et les décisions relatives à l'exploitation des aéroports, y compris les décisions de justice et les résultats des processus de médiation qui avaient déjà été introduites ou étaient en cours d'examen avant l'entrée en vigueur du présent règlement ne devraient pas faire l'objet du présent règlement mais devraient être traitées en vertu de la réglementation existante.

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) Le présent règlement traite exclusivement des nuisances sonores liées au trafic aérien. Il n'a pas pour objet de réglementer l'impact des émissions polluantes générées par l'exploitation des avions ni de réduire ces émissions. Les règles et les procédures régissant les restrictions d'exploitation liées aux émissions devraient faire l'objet d'un acte législatif distinct.

Amendement 11

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le présent règlement 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.

1. Le présent règlement fixe **les** dispositions concernant l'introduction homogène de restrictions d'exploitation liées au bruit, aéroport par aéroport, **et là où un problème lié au bruit a été identifié**, de façon à améliorer le climat sonore et de limiter ou de réduire le nombre des personnes souffrant du bruit, conformément à l'approche équilibrée.

Amendement 12

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) 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;

Amendement

a) faciliter la réalisation d'objectifs environnementaux spécifiques en matière d'atténuation du bruit, tels qu'ils sont exposés dans les dispositions européennes, nationales **ou** locales, et évaluer leur interdépendance par rapport à d'autres objectifs environnementaux, **y compris les aspects sanitaires**, au niveau des aéroports;

Amendement 13

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) 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".

Amendement

b) permettre la sélection des mesures d'atténuation du bruit **les plus efficaces**, conformément à l'approche équilibrée, **en tenant compte à la fois des aspects sanitaires et économiques**, 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".

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

3. Le présent règlement s'applique aux **aéronefs** de l'aviation civile.

Amendement

3. Le présent règlement s'applique aux **vols** de l'aviation civile.

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Il ne s'applique pas aux **aéronefs** remplissant des missions relevant des forces armées, des douanes ou des services de police.

Amendement

Il ne s'applique pas aux **vols** remplissant des missions relevant des forces armées, des douanes ou des services de police.

Justification

La proposition de règlement s'appliquerait aux aéroports dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par an. Elle s'applique donc aux vols et non aux aéronefs.

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 2 – point 2

Texte proposé par la Commission

2) "approche équilibrée", **la méthode** en vertu de laquelle on examine de façon homogène les mesures applicables, à savoir la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions d'exploitation, le but étant de **régler le problème des** nuisances sonores de la façon la plus **efficente**, aéroport par aéroport;

Amendement

2) "approche équilibrée", **la procédure établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le volume 1, quatrième partie, de l'annexe 16 de la convention de Chicago**, en vertu de laquelle on examine de façon homogène les mesures applicables, à savoir la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions d'exploitation, le but étant de **minimiser les** nuisances sonores de la façon la plus **efficace**, aéroport par aéroport, **pour préserver la santé des citoyens qui vivent à proximité d'un aéroport**;

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 2 – point 4

Texte proposé par la Commission

4) "aéronef présentant une faible marge de conformité", un aéronef *civil* qui respecte **les** valeurs limites **de certification** 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 **10 EPNdB** (décibels de bruit effectivement perçu), où la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, **chapitre 4**, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;

Amendement

4) "aéronef présentant une faible marge de conformité", 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 ... * et par une marge cumulée de moins de 10 EPNdB après la fin de la période de transition.** La marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, **chapitre 3**, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;

*** JO: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement**

Justification

Il est proposé d'adapter la définition afin de mieux refléter le cycle de vie des aéronefs.

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 2 – point 6

Texte proposé par la Commission

6) "restriction d'exploitation", une mesure antibruit qui limite l'accès à un aéroport ou en réduit la capacité optimale, y compris les restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité

Amendement

6) "restriction d'exploitation", une mesure antibruit qui limite l'accès à un aéroport ou en réduit la capacité optimale, y compris les restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité

dans des aéroports déterminés ou les restrictions d'exploitation partielles qui **limitent l'exploitation d'aéronefs civils pendant une période déterminée.**

dans des aéroports déterminés ou les restrictions d'exploitation partielles qui **s'appliquent par exemple pendant une période déterminée au cours de la journée, ou seulement pour certaines pistes à l'aéroport.**

Justification

La définition de "restrictions d'exploitation partielles" à l'article 2, point 6, est basée sur la définition de l'OACI (voir page I-7-2 dans les orientations de l'OACI sur l'approche équilibrée, doc. 9829 de l'OACI). En particulier, la définition proposée par la Commission est inexacte et incompatible avec l'approche équilibrée de l'OACI car elle limite les restrictions partielles à celles qui concernent des exploitations pendant une période déterminée. L'approche équilibrée est basée sur le principe fondamental que les solutions aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux spécificités de l'aéroport concerné. Cela implique de tenir compte de ses quatre principaux éléments, à savoir la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et non pas en premier lieu les restrictions d'exploitation.

Amendement 19

Proposition de règlement Article 3

Texte proposé par la Commission

Autorités compétentes

1. Les États membres désignent les autorités compétentes chargées d'adapter les mesures relatives aux restrictions d'exploitation, de même qu'un organisme de recours indépendant.
2. Les autorités compétentes et l'organisme de recours sont indépendants de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit.
3. Les États membres communiquent à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes et de l'organisme de recours visés au paragraphe 1.

Amendement

Autorités compétentes **et droit de recours**

1. Les États membres **dans lesquels se trouve un aéroport** désignent **une ou plusieurs** autorités compétentes **chargées de suivre le processus d'adoption de restrictions d'exploitation**, de même qu'un organisme de recours indépendant, **conformément aux législations et pratiques nationales.**
2. Les autorités compétentes et l'organisme de recours sont indépendants de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit.
3. Les États membres communiquent **en temps opportun** à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes et de l'organisme de recours visés au paragraphe 1. **La Commission publie cette information.**
4. **Les États membres veillent à ce qu'il existe un droit de recours devant**

l'instance d'appel contre les restrictions d'exploitation adoptées en vertu du présent règlement, conformément à la législation et aux procédures nationales.

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres **adoptent** une approche équilibrée en ce qui concerne la gestion du bruit lié au trafic aérien. À cette fin, les États membres:

Amendement

1. Les États membres **mettent en œuvre** une approche équilibrée en ce qui concerne la gestion du bruit lié au trafic aérien, **aéroport par aéroport, au sens du présent règlement**. À cette fin, les États membres **évaluent la situation du bruit des différents aéroports, conformément à la directive 2002/49/CE, y compris les effets nocifs sur la santé humaine. Lorsqu'un problème de nuisances sonores est identifié, les États membres:**

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – points a et b

Texte proposé par la Commission

a) **évaluent la situation des différents aéroports en matière de bruit;**

b) **définissent l'objectif à atteindre en matière d'atténuation du bruit;**

Amendement

a) **garantissent que l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, compte tenu, le cas échéant, de l'article 8 et de l'annexe V de la directive 2002/49/CE, est défini;**

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

d) *évaluent le* rapport coût-efficacité probable des mesures envisageables;

Amendement

d) ***procèdent à une évaluation formelle et complète du*** rapport coût-efficacité probable des mesures envisageables;

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) procédures opérationnelles de réduction du bruit;

Amendement

c) procédures opérationnelles de réduction du bruit, ***y compris des orientations concernant les trajectoires de décollage et d'atterrissage;***

Amendement 24

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Au nombre des mesures envisageables peuvent figurer le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité, si cela est jugé nécessaire.

Amendement

Au nombre des mesures envisageables peuvent figurer le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité, si cela est jugé nécessaire. ***Les États membres peuvent offrir des incitations économiques pour encourager les transporteurs à utiliser des aéronefs moins bruyants pendant la période de transition visée à l'article 2, point 4.***

Amendement 25

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Dans le cadre de l'approche équilibrée, les États membres peuvent distinguer les mesures d'atténuation du bruit selon **le type d'aéronef**, l'utilisation de la piste et/ou le créneau horaire concerné.

Amendement

3. Dans le cadre de l'approche équilibrée, les États membres peuvent distinguer les mesures d'atténuation du bruit selon **les caractéristiques sonores de l'aéronef**, l'utilisation de la piste, **la route aérienne** et/ou le créneau horaire concerné.

Amendement 26

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les mesures ou les combinaisons de mesures prises conformément au présent règlement pour un aéroport donné **ne sont pas plus restrictives que cela est nécessaire** pour réaliser les objectifs environnementaux de réduction du bruit qui ont été fixés pour cet aéroport. Les restrictions d'exploitation n'ont aucun caractère discriminatoire, que ce soit en termes de nationalité, d'identité ou d'activité des transporteurs.

Amendement

5. Les mesures ou les combinaisons de mesures prises conformément au présent règlement pour un aéroport donné **sont adaptées** pour réaliser les objectifs environnementaux de réduction du bruit qui ont été fixés pour cet aéroport. Les restrictions d'exploitation n'ont aucun caractère discriminatoire, que ce soit en termes de nationalité, d'identité ou d'activité des transporteurs **et n'ont aucun caractère arbitraire**.

Amendement 27

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. Les États membres adoptent rapidement et sans retard injustifié les mesures législatives nécessaires à l'application de l'article 4.

Amendement 28

Proposition de règlement Article 5

Texte proposé par la Commission

1. Les autorités compétentes **évaluent régulièrement** la situation des aéroports **situés sur leur territoire** conformément aux exigences de la directive 2002/49/CE et aux dispositions nationales ou locales. Les autorités compétentes peuvent solliciter l'appui de l'organe d'évaluation des performances visé à l'article 3 du règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission.
2. Les autorités compétentes ont recours à la méthode, aux indicateurs et aux informations visées à l'annexe I pour évaluer la situation présente et future en matière de bruit.
3. **Lorsque l'évaluation de la situation révèle que de nouvelles mesures sont nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction de bruit ou pour maintenir leur niveau**, les autorités compétentes **tiennent dûment compte de la contribution de chaque type de mesure dans le cadre de l'approche équilibrée, conformément à l'annexe I.**
4. **Les autorités compétentes s'assurent qu'un forum de coopération technique soit mis en place, au niveau requis, entre le gestionnaire d'aéroport, le transporteur et le prestataire de services de navigation aérienne, pour les actions dont ils ont la responsabilité, en tenant dûment compte de l'interdépendance entre les mesures destinées à atténuer le bruit et les mesures visant à réduire les émissions. Les membres de ce forum de coopération technique consultent régulièrement les résidents locaux ou leurs représentants, et fournissent aux autorités compétentes des informations et des conseils techniques**

Amendement

1. Les autorités compétentes **veillent à ce que** la situation des aéroports **relevant de leur responsabilité soit évaluée régulièrement** conformément aux exigences de la directive 2002/49/CE et aux dispositions nationales ou locales. Les autorités compétentes peuvent solliciter l'appui de l'organe d'évaluation des performances visé à l'article 3 du règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission.
2. Les autorités compétentes ont recours à la méthode, aux indicateurs et aux informations visées à l'annexe I pour évaluer la situation présente et future en matière de bruit.
3. **S'il ressort de cette évaluation que de nouvelles mesures de restriction d'exploitation peuvent être nécessaires pour régler un problème de bruit dans un aéroport**, les autorités compétentes **veillent à ce que:**
 - a) **la méthode, les indicateurs et les informations visés à l'annexe I soient appliqués afin de tenir dûment compte de la contribution de chaque type de mesure dans le cadre de l'approche équilibrée;**

sur les mesures d'atténuation du bruit.

5. Les autorités compétentes déterminent le rapport coût-efficacité des nouvelles mesures, telles que visées au paragraphe 3, conformément aux dispositions de l'annexe II. Une modification technique mineure apportée à une mesure existante, sans conséquence réelle en matière de capacité ou d'exploitation, n'est pas considérée comme une nouvelle restriction d'exploitation.

6. Les autorités compétentes organisent le processus de consultation des parties intéressées de manière rapide et concrète, en veillant à la disponibilité et à la transparence des données et de la méthode de calcul. Les parties intéressées disposent d'au moins trois mois avant l'adoption des mesures pour formuler leurs observations. Au nombre des parties intéressées figureront au moins:

a) des représentants de la population résidant à proximité des aéroports touchés par des nuisances sonores liées au trafic aérien;

b) des exploitants d'aéroport concernés;

c) des représentants des transporteurs susceptibles d'être touchés par les mesures antibruit;

d) les prestataires de services de navigation aérienne concernés;

e) le gestionnaire de réseau, tel que défini

b) au niveau requis, une coopération technique soit mise en place entre les gestionnaires d'aéroport, les transporteurs et les prestataires de services de navigation aérienne, afin d'examiner les mesures destinées à atténuer le bruit. Les autorités compétentes veillent également à ce que les riverains, ou leurs représentants, ainsi que les autorités locales concernées soient consultés et que des informations techniques sur les mesures d'atténuations du bruit leur soient fournies;

c) le rapport coût-efficacité de toute nouvelle restriction d'exploitation soit évalué, conformément à l'annexe II, et les modifications techniques mineures apportées à des mesures existantes, sans conséquence réelle en matière de capacité ou d'exploitation, ne soient pas considérées comme de nouvelles restrictions d'exploitation;

d) le processus de consultation des parties intéressées soit organisé de manière rapide et concrète, en veillant à la disponibilité et à la transparence des données et de la méthode de calcul. Les parties intéressées disposent d'au moins trois mois avant l'adoption des nouvelles restrictions d'exploitation pour formuler leurs observations. Au nombre des parties intéressées figureront au moins:

i) des personnes résidant à proximité des aéroports qui sont touchées par des nuisances sonores liées au trafic aérien, ou leurs représentants, et les autorités locales concernées;

ii) des représentants des entreprises locales implantées à proximité des aéroports, dont les activités sont affectées par le trafic aérien et l'exploitation de l'aéroport;

iii) des exploitants d'aéroport concernés;

iv) des représentants des transporteurs

dans le règlement n° 677/2001 de la Commission.

7. Les autorités compétentes assurent la surveillance et le suivi de la mise en œuvre des actions d'atténuation du bruit et prennent les mesures qui s'imposent. *Ils* veillent à ce que des informations pertinentes soient **fournies à intervalles réguliers** aux personnes résidant à proximité des aéroports.

susceptibles d'être touchés par les mesures antibruit;

v) les prestataires de services de navigation aérienne concernés;

vi) le gestionnaire de réseau, tel que défini dans le règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission;

vii) le cas échéant, le coordonnateur désigné pour l'attribution des créneaux horaires.

4. Les autorités compétentes assurent la surveillance et le suivi de la mise en œuvre des actions d'atténuation du bruit et prennent les mesures qui s'imposent. *Elles* 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 pertinentes comprennent 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.

5. Les autorités compétentes feront en sorte que les gestionnaires d'aéroport installent 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 par les systèmes de mesure du bruit peuvent être consultées sur l'internet.

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 6

Texte proposé par la Commission

1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont basées sur les caractéristiques sonores des aéronefs, telles que déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (cinquième édition, juillet 2008).

2. À la demande de la Commission, les transporteurs communiquent les informations suivantes sur les caractéristiques sonores des aéronefs qui utilisent des aéroports de l'Union:

- a) numéro de queue de l'appareil;
- b) certificat(s) **de caractéristiques sonores** de l'appareil et masse réelle maximale au décollage;
- c) toute modification de l'aéronef ayant une influence sur les caractéristiques sonores;

d) bruit produit par l'appareil et information sur ses caractéristiques techniques à des fins de modélisation.

Pour chaque vol utilisant un aéroport de l'Union, le transporteur communique le certificat de caractéristiques sonores ainsi que le numéro de queue.

Les données sont fournies gratuitement en version électronique, dans le format spécifié par la Commission.

3. L'Agence vérifie les données concernant les performances et les caractéristiques sonores des aéronefs à des fins de modélisation, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du

Amendement

1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont basées sur les caractéristiques sonores des aéronefs, telles que déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (cinquième édition, juillet 2008).

2. À la demande de la Commission ***et si l'Agence ne dispose pas déjà des informations requises***, les transporteurs communiquent les informations suivantes sur les caractéristiques sonores des aéronefs qui utilisent des aéroports de l'Union:

- a) numéro de queue de l'appareil;
- b) certificat(s) **sonore** de l'appareil et masse réelle maximale au décollage;
- c) toute modification de l'aéronef ayant une influence sur les caractéristiques sonores, ***inscrite dans le certificat de caractéristiques sonores***;

À chaque fois qu'un transporteur modifie le certificat de caractéristiques sonores utilisé pour un aéronef, il en informe la Commission.

Les données sont fournies en version électronique, dans le format spécifié par la Commission. ***La Commission prend en charge tous les frais liés à la fourniture de ces données.***

3. La modélisation des nuisances sonores des aéroports au niveau de l'Union se fonde sur les données fournies par le fabricant en ce qui concerne le bruit produit par les aéronefs et leurs caractéristiques techniques que la

Conseil.

communauté internationale recommande d'utiliser et qui sont mises à disposition par l'OACI. L'Agence vérifie les données concernant les performances et les caractéristiques sonores des aéronefs à des fins de modélisation, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil. ***L'Agence se réfère à la procédure qui a été établie par le groupe en charge de la modélisation et des bases de données relevant du comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI pour déterminer la validité des données et les bonnes pratiques ainsi que pour assurer une harmonisation permanente dans les agences internationales responsables de la navigabilité.***

4. Les données sont stockées dans une base centrale et mises à la disposition des autorités compétentes, des transporteurs, des prestataires de services de navigation aérienne et des opérateurs d'aéroport à des fins opérationnelles.

4. Les données sont stockées dans une base centrale et mises à la disposition des autorités compétentes, des transporteurs, des prestataires de services de navigation aérienne et des opérateurs d'aéroport à des fins opérationnelles.

Amendement 30

Proposition de règlement Article 7

Texte proposé par la Commission

1. Avant d'introduire une restriction d'exploitation, les autorités compétentes accordent aux États membres, à la Commission et aux parties concernées un préavis de **six** mois se terminant au moins deux mois avant que ne soient déterminés les paramètres de coordination tels que définis à l'article 2, point m), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil pour l'aéroport et pour la période de planification horaire concernés.
2. À la suite de l'évaluation menée conformément à l'article 5, la notification de la décision est accompagnée d'un rapport écrit expliquant les raisons de

Amendement

1. Avant d'introduire une restriction d'exploitation, les autorités compétentes accordent aux États membres, à la Commission et aux parties concernées un préavis de **trois** mois se terminant au moins deux mois avant que ne soient déterminés les paramètres de coordination tels que définis à l'article 2, point m), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil pour l'aéroport et pour la période de planification horaire concernés.
2. À la suite de l'évaluation menée conformément à l'article 5, la notification de la décision est accompagnée d'un rapport écrit expliquant les raisons de

l'introduction de la restriction d'exploitation, l'objectif **environnemental** défini pour l'aéroport, les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif et l'évaluation du rapport coût-efficacité probable des différentes mesures envisagées, y compris, le cas échéant, leur impact transfrontalier.

3. Lorsque la restriction d'exploitation concerne le retrait d'aéronefs présentant une faible marge de conformité d'un aéroport, aucune nouvelle mise en service d'aéronefs présentant une faible marge de conformité n'est autorisée sur cet aéroport dans les six mois qui suivent la notification. Les autorités compétentes statuent sur le taux annuel de suppression des aéronefs présentant une faible marge de conformité dans la flotte des transporteurs touchés sur cet aéroport, en prenant dûment en compte l'âge des aéronefs et la composition globale de la flotte. **Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 3, ce taux ne dépasse pas 20 % du nombre d'aéronefs présentant une faible marge de conformité qui composent la flotte du transporteur** sur l'aéroport concerné.

4. Tout recours contre des décisions relatives à des restrictions d'exploitation liées au bruit est soumis conformément au droit national.

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 9 – alinéa 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) aux aéronefs effectuant des vols à des fins humanitaires ou diplomatiques.

Justification

Les autorités compétentes devraient avoir la possibilité d'exclure de l'application du présent

règlement les vols effectués à des fins humanitaires par les aéronefs présentant une faible marge de conformité.

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 10

Texte proposé par la Commission

1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, et sans préjudice d'une procédure de recours pendante, la Commission peut examiner ***une décision instituant*** une restriction d'exploitation, ***préalablement à sa mise en œuvre.*** Lorsque la Commission est d'avis que ***la décision ne respecte pas les exigences du présent règlement, ou est contraire au droit européen,*** elle peut ***suspendre la décision.***

2. Les autorités compétentes transmettent à la Commission des informations attestant le respect du présent règlement.

3. Conformément à la procédure consultative exposée à l'article 13, paragraphe 2, la Commission détermine si l'autorité compétente concernée peut poursuivre l'introduction de la restriction d'exploitation, en tenant compte en particulier des critères de l'annexe II. La Commission communique sa décision au Conseil et à l'État membre concerné.

4. Si ***aucune décision n'a été adoptée*** par la Commission ***six*** mois après réception ***des informations visées au paragraphe 2,*** l'autorité compétente peut appliquer la décision instituant une restriction d'exploitation.

Amendement

1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, et sans préjudice d'une procédure de recours pendante, la Commission peut, ***dans un délai de deux mois suivant la date de réception du préavis visé à l'article 7, paragraphe 1,*** 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 présent règlement,*** elle peut ***en informer les autorités compétentes concernées.*** ***Celles-ci peuvent tenir compte de l'avis de la Commission.***

2. Les autorités compétentes transmettent à la Commission des informations attestant le respect du présent règlement.

3. Si la Commission ***n'a pas transmis son avis dans un délai de deux*** mois après réception du ***préavis visé à l'article 7, paragraphe 1,*** l'autorité compétente peut appliquer la décision instituant une restriction d'exploitation.

Amendement 33

Proposition de règlement

Article 11 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) la modification de la définition des aéronefs visée à l'article 2, point 3, et celle des aéronefs présentant une faible marge de conformité visée à l'article 2, paragraphe 4;

supprimé

Justification

La délégation de pouvoirs à la Commission devrait être limitée aux adaptations et modifications techniques. Les décisions politiques devraient rester de la compétence des colégislateurs.

Amendement 34

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 est *accordée* pour une *durée indéterminée* à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 est *conférée à la Commission* pour une *période de cinq ans* à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 13

supprimé

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 25 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat quand, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

Justification

Cette disposition est obsolète car l'article 10, paragraphe 3, est supprimé.

Amendement 36

**Proposition de règlement
Article 14 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 14 bis

Dispositions transitoires

Les restrictions d'exploitation et les décisions relatives à l'exploitation des aéroports, y compris les décisions de justice et les résultats des processus de médiation qui avaient déjà été introduits ou étaient en cours d'examen avant l'entrée en vigueur du présent règlement ne relèvent pas du présent règlement. Elles continuent, dans la mesure où la directive 2002/30/CE s'applique, à relever de cette directive et, le cas échéant, des dispositions nationales la transposant. Les effets de la directive 2002/30/CE sont donc maintenus pour ces mesures. Une modification technique mineure apportée à une mesure existante, sans conséquence réelle en matière de capacité ou d'exploitation, n'est pas considérée comme une nouvelle restriction d'exploitation.

Justification

Une clause d'antériorité est nécessaire pour qu'il soit clair 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.

Amendement 37

Proposition de règlement Annexe I – section 1 – point 1

Texte proposé par la Commission

1. Les autorités compétentes auront recours à des méthodes d'évaluation du bruit qui auront été développées conformément **au "Rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils", CEAC doc. 29, 3^e édition.**

Amendement

1. Les autorités compétentes auront recours à des méthodes d'évaluation du bruit qui auront été développées conformément **à l'annexe II de la directive 2002/49/CE.**

Justification

Le présent amendement vise à garantir la cohérence de la méthodologie prescrite par la directive 2002/49 avec le futur règlement.

Amendement 38

Proposition de règlement Annexe I – section 3 – point 1.2

Texte proposé par la Commission

1.2. Description des objectifs de **durabilité environnementale** fixés pour l'aéroport et du contexte national, **avec indication des objectifs fixés pour l'aéroport en ce qui concerne les nuisances sonores liées au trafic aérien.**

Amendement

1.2. Description des objectifs de **réduction de bruit** fixés pour l'aéroport et du contexte national.

Justification

La présente annexe porte sur l'évaluation des nuisances sonores dans les zones aéroportuaires. Par conséquent, celle-ci devrait être réalisée sous l'angle de l'objectif de réduction de bruit pour un aéroport spécifique. Les aspects pratiques découlant de la deuxième partie de la phrase ne sont pas décrits clairement.

Amendement 39

Proposition de règlement

Annexe I – section 3 – point 1.3

Texte proposé par la Commission

1.3 Détail des courbes isopsophiques pour l'année en cours et les années précédentes, y compris estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs.

Amendement

1.3 Détail des courbes isopsophiques pour l'année en cours ***et, au moins***, les ***deux*** années précédentes, y compris estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs ***réalisée comme le prévoit l'annexe III de la directive 2002/49/CE.***

Amendement 40

Proposition de règlement

Annexe I – section 3 – point 2.1

Texte proposé par la Commission

2.1 Descriptions des aménagements aéroportuaires (le cas échéant) déjà approuvés et prévus, concernant par exemple l'augmentation de la capacité, l'extension des pistes et/ou des terminaux, la composition future et la prévision de croissance du trafic.

Amendement

2.1 Descriptions des aménagements aéroportuaires (le cas échéant) déjà approuvés et prévus, concernant par exemple l'augmentation de la capacité, l'extension des pistes et/ou des terminaux, ***les prévisions d'approche et de décollages***, la composition future et la prévision de croissance du trafic ***et étude détaillée de l'impact sonore qu'ont cette augmentation de la capacité et cette extension des pistes et/ou des terminaux sur le territoire, et modification des trajectoires d'approche et de décollage.***

Amendement 41

Proposition de règlement

Annexe I – section 3 – point 2.4

Texte proposé par la Commission

2.4 Courbes isopsophiques prévisionnelles, y compris évaluation du nombre de personnes susceptibles d'être gênées par le bruit des aéronefs, en faisant la distinction entre les zones résidentielles anciennes ***et*** les zones résidentielles récemment

Amendement

2.4 Courbes isopsophiques prévisionnelles, y compris évaluation du nombre de personnes susceptibles d'être gênées par le bruit des aéronefs, en faisant la distinction entre les zones résidentielles anciennes, les zones résidentielles récemment construites

construites.

et les projets de futures zones résidentielles ayant déjà obtenu l'accord de la part des autorités compétentes.

Justification

Afin d'évaluer au mieux l'impact du bruit sur les zones résidentielles situées aux abords des aéroports, il serait pertinent de prendre en compte les projets de futures zones résidentielles. Ainsi, devraient être précisés les projets ayant obtenu des autorités compétentes un permis de construire.

Amendement 42

Proposition de règlement

Annexe I – section 3 – point 3.1

Texte proposé par la Commission

Amendement

3.1 Présentation des mesures complémentaires envisageables et indication des principaux motifs de leur sélection. ***Description des mesures choisies en vue d'une analyse approfondie et informations sur les résultats de l'analyse coût-efficacité, notamment en ce qui concerne le coût d'introduction de ces mesures, le nombre de personnes qui devraient en ressentir les effets positifs et dans quel délai; enfin, un classement des mesures en fonction de leur efficacité globale.***

3.1 Présentation des mesures complémentaires envisageables et indication des principaux motifs de leur sélection.

Justification

Cette disposition devrait rester de la compétence des colégislateurs. Il est proposé de la retirer des actes délégués.

Amendement 43

Proposition de règlement

Annexe II

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation envisagées en matière de nuisances sonores sera évalué en tenant compte des éléments ci-après, si possible, de manière chiffrée:

Le rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation envisagées en matière de nuisances sonores sera évalué en tenant compte des éléments ci-après, si possible, de manière chiffrée:

- 1) amélioration escomptée en matière de bruit, présente et à venir;
- 2) *sécurité des opérations aériennes, y compris risque pour les tierces parties;*
- 3) *capacité de l'aéroport;*
- 4) effets sur le *réseau aérien européen*.

En outre, les autorités compétentes peuvent prendre en considération les éléments suivants:

- 1) *santé et sécurité des personnes résidant à proximité de l'aéroport;*
- 2) *durabilité environnementale, y compris interdépendance entre bruits et émissions;*
- 3) *effets directs, indirects et catalytiques sur l'emploi.*

- 1) amélioration escomptée en matière de bruit, *notamment améliorations dans le domaine de la santé*, présente et à venir;
 - 2) *santé et sécurité des personnes résidant à proximité de l'aéroport;*
 - 3) *sécurité des opérations aériennes, y compris risque pour les tierces parties;*
 - 4) effets *directs, indirects et catalytiques sur l'emploi et l'économie, y compris effets éventuels sur les économies régionales.*
- 4 bis) incidences sur les conditions de travail dans les aéroports;*
- 4 ter) capacité de l'aéroport;*
- 4 quater) effets sur le réseau aérien européen;*
- 4 quinquies) durabilité environnementale, y compris interdépendance entre bruits et émissions;*