



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0372/2012

21.11.2012

*****I**

RAPPORT

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

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Jörg Leichtfried

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Dans les amendements du Parlement, les modifications apportées au projet d'acte sont marquées en ***italique gras***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du projet d'acte pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

L'en-tête de tout amendement relatif à un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, comporte une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. Les parties reprises d'une disposition d'un acte existant que le Parlement souhaite amender, alors que le projet d'acte ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...].

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	32
AVIS COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE.....	34
PROCÉDURE	70

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2011)0828),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0456/2011),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu les avis motivés soumis par le Sénat français, le Bundesrat allemand et la Chambre des représentants des Pays-Bas, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 28 mars 2012¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 11 mai 2012²,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A7-0372/2012),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

¹ JO C 181 du 21.6.2012, p. 177.

² JO C 277 du 13.09.12, p. 110.

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) Par ailleurs, 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, 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 bénéfiques 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*** 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.***

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 6

Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement

(9 bis) L'utilisation de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit qui ont été validées doit 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

(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.

Amendement

(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**

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

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.

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)

(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

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.

Amendement

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,

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 l'entrée en vigueur du présent règlement 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

chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;

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;

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

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 **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

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*

fin, les États membres:

règlement. À cette fin, les États membres **évaluent la situation du bruit des différents aéroports, conformément à l'annexe II de la directive 2002/49, 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, 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, paragraphe 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 27

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

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

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

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

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. 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 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

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;

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

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 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

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 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 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 *fournies à intervalles réguliers* aux personnes résidant à proximité des aéroports.

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 devront notamment comprendre:

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

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

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 Conseil.

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 communautaire 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 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***

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 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

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.

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 **de réduction de bruit** 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

Amendement

1. À la demande d'un État membre ou de

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 33

Proposition de règlement Article 11 – point a

Texte proposé par la Commission

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,

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

supprimé

paragraphe 4;

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

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.

Amendement

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

Article 13
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

Amendement

supprimé

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 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. 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
Annex I – section 1 – point 1**

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.**

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

Annex I – section 3 – point 1.2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.**

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

Annex I – section 3 – point 1.3

Texte proposé par la Commission

Amendement

1.3 Détail des courbes isopsophiques pour l'année en cours et les années précédentes,

1.3 Détail des courbes isopsophiques pour l'année en cours **et, au moins, les deux**

y compris estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs.

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 Annex 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 Annex I – section 3 – point 2.4

Texte proposé par la Commission

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 construites.

Amendement

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 ***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 Annex I – section 3 – point 3.1

Texte proposé par la Commission

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.***

Amendement

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

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*

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:

- 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***

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.

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 aéroSports;

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;

EXPOSÉ DES MOTIFS

Proposition de la Commission

La proposition vise à mettre à jour les mesures existantes afin de permettre aux autorités locales d'améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union dans le cadre international de l'approche équilibrée de la gestion du bruit de l'OACI. L'approche équilibrée doit être appliquée de manière cohérente.

Cette approche équilibrée couvre l'ensemble des mesures d'atténuation du bruit: 1) réduction du bruit des aéronefs à la source, 2) mesures d'aménagement et de gestion du territoire, 3) procédures opérationnelles de réduction du bruit (utilisation de pistes, de routes et de procédures spécifiques) et 4) restrictions d'exploitation. Elle exige qu'une évaluation des procédures opérationnelles de réduction du bruit soit réalisée et prévoit la tenue de consultations adéquates.

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. Les procédures opérationnelles sont du ressort de l'aéroport et des prestataires de services de navigation aérienne, et sont couvertes par la législation sur le ciel unique européen.

La proposition couvre donc les restrictions d'exploitation liées au bruit et les exigences spécifiques des processus (cartographie, évaluation coût-efficacité et consultation) et transpose dans la législation européenne les engagements pris au niveau international.

Le problème des normes sonores est abordé dans un autre texte de la législation européenne, à savoir la directive sur le bruit dans l'environnement (directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement), qui oblige les États membres à identifier les principales sources de bruit dans l'environnement, à mesurer l'impact sonore et à prendre les mesures pertinentes. La proposition viendrait compléter la directive 2002/49/CE en fournissant un cadre pour l'élaboration d'un plan d'action sur le bruit comportant des mesures rentables d'atténuation du bruit face au trafic aérien.

Évaluations et recommandations du rapporteur

Les principaux enjeux concernent le droit de regard de la Commission, la notion de coût-efficacité, la définition concernant les aéronefs présentant une faible marge de conformité et la portée de la délégation de pouvoir de la Commission.

Droit de regard de la Commission (article 10)

Le Bundesrat allemand, le Bundesrat autrichien, le Sénat français et la Chambre haute néerlandaise ont conclu que le droit de regard de la Commission visé à l'article 10 va à

l'encontre du principe de subsidiarité de l'Union européenne. Plusieurs membres au Parlement européen ont fait part de leurs préoccupations en ce qui concerne l'article 10 qui 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. Votre rapporteur constate qu'il existe une large opposition dans presque tous les partis quant au maintien de l'article 10. Il est donc suggéré de reformuler cet article afin de veiller au plein respect des prérogatives des autorités locales et du principe de subsidiarité de l'Union européenne.

Un bon rapport coût-efficacité

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. Aussi des amendements sont-ils proposés dans le but de renforcer cet équilibre, y compris un nouveau concept d'"efficacité globale" des restrictions d'exploitation proposées.

Aéronef présentant une faible marge de conformité (article 2, paragraphe 4)

Le concept d'aéronef présentant une faible marge de conformité joue un rôle important dans le cadre de la gestion du bruit. L'élimination progressive des aéronefs les plus bruyants peut être une mesure très efficace pour atténuer le bruit. Il convient de mettre l'accent sur les aéronefs les plus bruyants ce qui fournit l'espace nécessaire en vue de futurs développements, tout en facilitant la vie de la population vivant à proximité des aéroports. En même temps, l'élimination progressive des aéronefs les plus bruyants devrait tenir compte des investissements et du cycle de vie des aéronefs.

Procédure des actes délégués (article 11)

Bien qu'un certain degré de flexibilité soit nécessaire pour garantir que la législation soit en phase avec les développements technologiques, il convient d'examiner soigneusement si la proposition de délégation de pouvoir à la Commission est nécessaire dans tous les domaines. La responsabilité finale des textes législatifs incombe au législateur. Il convient d'établir une distinction entre les adaptations techniques et les décisions politiques. La portée de la proposition de délégation de pouvoir semble être trop large et le Parlement devrait se réserver le droit de modifier les éléments politiques essentiels dans le cadre de la procédure législative ordinaire.

15.10.2012

AVIS COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

à l'attention de la commission des transports et du tourisme

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

Rapporteur pour avis: Andres Perello Rodriguez

JUSTIFICATION SUCCINCTE

L'Union européenne, leader mondial en matière de législation environnementale et de lutte contre le changement climatique, a encore beaucoup de chemin à parcourir sur le plan des nuisances sonores. Nous avons, à la commission de l'environnement et de la santé publique, une responsabilité particulière dans le sens où il nous incombe de faire aboutir ce règlement compte tenu du nombre sans cesse croissant de personnes gênées par le bruit des aéroports, surtout la nuit, et des répercussions négatives que ces nuisances ont sur la santé, comme l'attestent d'innombrables rapports scientifiques.

Tout d'abord, il convient de signaler que la plupart des secteurs consultés regrettaient l'abrogation d'une directive qu'ils jugeaient valable. C'est la raison pour laquelle ce rapport tente de récupérer certains aspects jugés essentiels, comme la réintroduction de la définition des parties intéressées, les références à la directive sur l'évaluation des incidences, ou la participation du public. Toutefois, même si les corrections des déséquilibres que tente d'apporter ce rapport étaient finalement adoptées, le rapporteur pour avis considère que la directive reste l'instrument le plus adéquat vu que, au-delà de l'établissement de critères minimaux communs qui découlent d'un règlement, le processus de transposition inhérent à une directive permet d'adapter la législation à chaque cas en particulier, tout en imposant aux États membres de réaliser des objectifs et d'aboutir à des résultats dans un délai déterminé.

En ce qui concerne les questions liées à la "rentabilité" dans l'introduction de restrictions

d'exploitation, la proposition de la Commission semble accorder trop d'importance à la rentabilité financière. C'est pourquoi le rapporteur pour avis estime nécessaire de corriger la terminologie utilisée par la Commission lorsqu'elle parle de "rentabilité" en référence aux mesures opérationnelles. Si nous souhaitons maintenir sur un même pied d'égalité la rentabilité économique, l'environnement et la protection de la santé, il convient de remplacer la notion de "rentabilité" par celle d'"efficacité" et de "coût/efficacité", comme le fait l'OACI dans ses résolutions.

D'autre part, il est nécessaire de clarifier le concept de "parties intéressées", en élargissant aux processus de "participation" le rôle de "consultation" réservé à ces mêmes parties intéressées. Il est également proposé de mettre en place des organismes de médiation préalable à tout litige. De plus, l'article 10 inclut le droit de protection que peuvent faire valoir les personnes concernées auprès de la Commission européenne non seulement lorsqu'une restriction d'exploitation est adoptée de manière non conforme au règlement, mais également lorsque les autorités compétentes refusent d'instaurer une restriction d'exploitation, alors qu'il est établi que celle-ci est nécessaire pour préserver la santé de la population. De fait, tout en reconnaissant que la directive précédente avait pour intention initiale de résoudre d'éventuels conflits de compétence internationaux, l'objectif est ici de limiter les plaintes présentées à la Commission européenne et les nombreuses affaires liées à des nuisances sonores excessives qui sont aujourd'hui en cours dans de nombreux tribunaux des États membres et dont le jugement récent sur les vols de nuit de l'aéroport de Francfort est l'exemple le plus emblématique.

Toujours concernant l'article 10, le rapporteur pour avis n'est pas d'accord avec le droit de regard direct que la Commission souhaite se réserver sur une restriction d'exploitation déterminée et propose que la contribution de cette dernière se concentre plutôt sur un processus d'examen et de recommandation aux États membres.

Le rapporteur pour avis juge très positive la délimitation des restrictions d'exploitation, même s'il estime que la gestion du trafic aérien et des installations aéroportuaires, pour être plus viable, doit tenter de prévenir les problèmes plutôt que de les pallier en instaurant une restriction d'exploitation. En ce sens, dans le respect du principe de subsidiarité et sachant que le principal problème reste celui des vols de nuit, le rapporteur pour avis recommande l'introduction de la notion de "terminal de nuit", une appellation qui a déjà été introduite dans certains aéroports. Ces "terminaux de nuit" peuvent être de mini-aéroports nouvellement construits ou bien des pistes adaptées, éloignées des centres urbains et des routes les plus bruyantes.

Enfin, vu l'importante augmentation du trafic aérien et les nombreuses extensions d'aéroports réalisées ces dernières années, le rapporteur pour avis plaide, en guise de mesure complémentaire, pour une révision de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, qui contiendrait un chapitre spécifique pour les installations aéroportuaires, en complément aux mesures qu'impose de façon trop générale la directive concernant l'évaluation de l'impact sur l'environnement. Entretemps, le rapporteur pour avis inclut dans son avis des formules de coordination entre la directive susmentionnée

et le nouveau règlement, de sorte que les deux instruments puissent être complétés pour faire face à la nouvelle situation d'augmentation importante de l'activité aéroportuaire dans l'Union.

Les personnes qui vivent à proximité des aéroports et l'environnement qui les entoure sont exposés à une triple pollution sonore, atmosphérique et chimique. C'est pourquoi tout doit être fait pour garantir la viabilité totale des aéroports. Comme me l'a dit un des vice-présidents de l'UECNA, "un progrès qui nuit à la santé et au bien-être des personnes n'est pas du progrès".

AMENDEMENTS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports qui requiert une approche intégrée visant à garantir *à la fois* le bon fonctionnement des systèmes de transport de la *Communauté et la* protection de *l'environnement*.

Amendement

(1) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports qui requiert une approche intégrée visant à garantir le bon fonctionnement des systèmes de transport de *l'Union, en même temps que* la protection de *l'environnement et de la santé des citoyens*.

Amendement 2

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

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. 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.

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*.

Justification

L'augmentation du trafic aérien de nuit de ces dernières années met en péril la santé des personnes et remet en question la viabilité des aéroports. C'est pourquoi un traitement spécifique s'impose dans le cadre de ce règlement (directive).

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) La résolution A33/7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) introduit le concept d'une "approche équilibrée" de la gestion du bruit et définit une méthode cohérente pour traiter la question des nuisances sonores liées au trafic aérien. Cette "approche équilibrée" de l'OACI doit rester à la base de la réglementation du bruit généré par l'aviation en tant que branche d'activité globale. L'approche équilibrée reconnaît, sans en préjuger, la valeur des obligations légales pertinentes, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques mises en œuvre. L'intégration des dispositions internationales de l'approche équilibrée dans le présent règlement devrait permettre de réduire sensiblement les risques de contentieux internationaux dans les cas où des transporteurs de pays tiers seraient touchés par des restrictions d'exploitation liées au bruit.

Amendement

(4) La résolution A33/7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) introduit le concept d'une "approche équilibrée" de la gestion du bruit et définit une méthode cohérente pour traiter la question des nuisances sonores liées au trafic aérien. ***Le présent règlement complète*** cette approche ***afin de réduire plusieurs des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement, à travers la mise en œuvre de mesures intégrées incluant: le progrès technologique, des procédures opérationnelles adaptées, une organisation adéquate du trafic aérien et une utilisation appropriée des mécanismes de planification des aéroports, ainsi que des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains. Cette "approche équilibrée" s'articule autour de quatre éléments essentiels: la réduction du bruit à la source, planification et gestion de l'utilisation des sols; procédures opérationnelles de réduction du bruit; et les restrictions à l'exploitation d'aéronefs. Ces principes doivent*** rester à la base de la réglementation du bruit généré par

l'aviation en tant que branche d'activité globale. L'approche équilibrée reconnaît, sans en préjuger, la valeur des obligations légales pertinentes, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques mises en œuvre. L'intégration des dispositions internationales de l'approche équilibrée dans le présent règlement devrait permettre de réduire sensiblement les risques de contentieux *nationaux et* internationaux dans les cas où des transporteurs de pays tiers seraient touchés par des restrictions d'exploitation liées au bruit.

Justification

Cette correction encadre mieux l'article 4 du présent règlement. Par ailleurs, même si la directive précédente est née des suites d'un conflit international, il convient de préciser que les contentieux liés à la gestion du bruit se règlent aujourd'hui en grande partie devant les tribunaux nationaux.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) Le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'UE a mis en évidence la nécessité de clarifier la répartition des compétences dans le texte de la directive, ainsi que les obligations et les droits précis des parties intéressées durant le processus d'évaluation des nuisances, de façon à garantir que les mesures prises pour atteindre les objectifs de réduction du bruit présentent un bon rapport coût-efficacité.

Amendement

(5) Le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'UE a mis en évidence la nécessité de clarifier la répartition des compétences dans le texte de la directive, ainsi que les obligations et les droits précis des parties intéressées durant le processus d'évaluation des nuisances, de façon à garantir que les mesures prises pour atteindre les objectifs de réduction du bruit *soient efficaces et sur le plan tant économique qu'environnemental*.

Justification

Dans sa formulation actuelle, la proposition de la Commission semble accorder trop

d'importance à la rentabilité financière. En l'occurrence, les évaluations coût-efficacité doivent autant tenir compte des répercussions économiques que des répercussions environnementales, y compris au niveau de la santé de la population.

Amendement 5

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les restrictions d'exploitation introduites au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peuvent contribuer à améliorer le climat sonore autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités. Il est toutefois possible qu'une utilisation inefficace des capacités existantes entraîne des distorsions de la concurrence ou entrave l'efficacité globale du réseau aérien de l'Union. Étant donné que les objectifs ne peuvent pas être atteints par les seuls États membres et qu'ils peuvent donc être réalisés plus efficacement par l'Union, au moyen de dispositions harmonisées concernant l'introduction de restrictions d'exploitation dans le cadre du processus de gestion du bruit, l'Union peut adopter des mesures conformes aux principes de subsidiarité tels que prévus à l'article 5 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé dans ledit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs. Une telle méthode harmonisée n'impose pas d'objectif qualitatifs en matière de bruit, ceux-ci résultant comme auparavant de la directive 2002/49/CE ainsi que d'autres dispositions européennes, nationales ou locales, pas plus qu'elle ne préjuge de la sélection concrète des mesures à prendre.

Amendement

(6) L'introduction, par les États membres, de restrictions d'exploitation dans les aéroports de l'Union devrait se faire au cas par cas. Il n'est pas souhaitable d'adopter une démarche uniforme, sachant qu'il n'existe pas deux aéroports qui soient identiques. Il importe de fixer des objectifs locaux que les parties prenantes ont largement contribué à sélectionner.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les restrictions d'exploitation introduites au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peuvent contribuer à améliorer le **climat sonore** autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités. Il est toutefois possible qu'une utilisation inefficace des capacités existantes entraîne des distorsions de la concurrence ou entrave l'efficacité globale du réseau aérien de l'Union. Étant donné que les objectifs ne peuvent pas être atteints par les seuls États membres et qu'ils peuvent donc être réalisés plus efficacement par l'Union, au moyen de dispositions harmonisées concernant l'introduction de restrictions d'exploitation dans le cadre du processus de gestion du bruit, l'Union peut adopter des mesures conformes aux principes de subsidiarité tels que prévus à l'article 5 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé dans ledit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs. Une telle méthode harmonisée n'impose pas d'objectif qualitatifs en matière de bruit, ceux-ci résultant comme auparavant de la directive 2002/49/CE ainsi que d'autres dispositions européennes, nationales ou locales, pas plus qu'elle ne préjuge de la sélection concrète des mesures à prendre.

Amendement

(6) Les restrictions d'exploitation introduites au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peuvent contribuer à améliorer le **niveau de bruit** autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités. Il est toutefois possible qu'une utilisation inefficace des capacités existantes entraîne des distorsions de la concurrence ou entrave l'efficacité globale du réseau aérien de l'Union. Étant donné que les objectifs ne peuvent pas être atteints par les seuls États membres et qu'ils peuvent donc être réalisés plus efficacement par l'Union, au moyen de dispositions harmonisées concernant l'introduction de restrictions d'exploitation dans le cadre du processus de gestion du bruit, l'Union peut adopter des mesures conformes aux principes de subsidiarité tels que prévus à l'article 5 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé dans ledit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs. Une telle méthode harmonisée n'impose pas d'objectif qualitatifs en matière de bruit, ceux-ci résultant comme auparavant de la directive 2002/49/CE ainsi que d'autres dispositions européennes, nationales ou locales, pas plus qu'elle ne préjuge de la sélection concrète des mesures à prendre.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Dans le dernier rapport sur la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE, la Commission reconnaît que les États membres ont adopté des approches très variées et se sont fixé des valeurs seuils ou des objectifs d'émission de bruit d'ambition variable. L'Union doit donc envisager, outre l'harmonisation des règles sur les restrictions d'exploitation que propose le présent règlement, la nécessité d'adopter des règles d'harmonisation au niveau de l'Union en ce qui concerne les valeurs limites d'immission et d'émission de bruit pour les aéroports.

Justification

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) Dans le rapport en question sur la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE, la Commission reconnaît également qu'il existe une trop grande diversité de valeurs limites, de valeurs seuils et de valeurs d'orientation, et qu'il serait opportun de fixer ces limites sur la base des évaluations de l'OMS.

Amendement 9

Proposition de règlement

Considérant 6 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 quater) Par ailleurs, 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 10

Proposition de règlement

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

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 ***en vigueur*** ne permettent pas ***d'atteindre*** les objectifs fixés en matière de réduction desdites nuisances.

(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'environnement***¹, 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 11

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) Alors qu'une analyse coût-bénéfice donne une indication des effets économiques positifs obtenus, en comparant les coûts occasionnés aux bénéfiques 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.

supprimé

Justification

Le projet présenté par la Commission semble vouloir avant tout atteindre les objectifs de la façon la plus économique possible. Toutefois, dans certains cas, les mesures visant à garantir la santé de la population et la viabilité des aéroports dépassent toute considération financière. En outre, il faut prendre en considération que les effets néfastes susceptibles de découler des problèmes de santé ont également des coûts financiers directs ou indirects.

Amendement 12

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*

(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*

autorités compétentes et aux parties prenantes. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi et de mise en œuvre nécessaires.

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 13

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) La centralisation des données sur le bruit permettrait de réduire sensiblement la charge administrative pesant à la fois sur les transporteurs et les aéroports. À l'heure actuelle, ces données sont fournies et gérées au niveau des aéroports. Elles doivent être mises à leur disposition à des fins d'exploitation. Il importe d'utiliser la banque de données de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée "l'Agence") concernant la certification des caractéristiques sonores comme un outil de validation des données sur les vols détenues par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (ci-après dénommée "Eurocontrol"). À l'heure actuelle, ces données sont demandées systématiquement aux fins de la gestion centrale des flux, mais elles doivent être précisées pour les besoins du présent règlement et pour réglementer la performance de la gestion

Amendement

(12) La centralisation des données sur le bruit permettrait de réduire sensiblement la charge administrative pesant à la fois sur les transporteurs et les aéroports. À l'heure actuelle, ces données sont fournies et gérées au niveau des aéroports. Elles doivent être mises à leur disposition *et à celles des autres parties intéressées, sur simple demande*, à des fins d'exploitation. Il importe d'utiliser la banque de données de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée "l'Agence") concernant la certification des caractéristiques sonores comme un outil de validation des données sur les vols détenues par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (ci-après dénommée "Eurocontrol"). À l'heure actuelle, ces données sont demandées systématiquement aux fins de la gestion centrale des flux, mais elles doivent être précisées pour les besoins du

du trafic aérien. L'accès aisé à des données de modélisation validées devrait permettre d'améliorer la qualité des courbes isopsophiques des différents aéroports et celle de la cartographie stratégique, facilitant ainsi la prise de décisions par les pouvoirs publics.

présent règlement et pour réglementer la performance de la gestion du trafic aérien. L'accès aisé à des données de modélisation validées devrait permettre d'améliorer la qualité des courbes isopsophiques des différents aéroports et celle de la cartographie stratégique, facilitant ainsi la prise de décisions par les pouvoirs publics.

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) La directive 2011/92/CE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement prévoit déjà un examen approfondi des projets aéroportuaires qui intègrent des mesures de lutte contre le bruit. On peut considérer que ces dispositions satisfont en partie aux exigences d'évaluation de la directive 2002/49/CE et du présent règlement, surtout en ce qui concerne les projets d'extension d'infrastructures aéroportuaires. Il y a lieu d'encourager l'extension de ces infrastructures pour préserver le développement durable des activités de transport aérien.

Justification

Il s'agit ici de récupérer les considérants 13 et 17 de l'ancienne directive à abroger, car il est essentiel dans le cadre de l'éventuelle instauration de restrictions d'exploitation de tenir compte des préceptes de la directive concernant les incidences, surtout dans le cas des extensions d'aéroports.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 16 bis (nouveau)

(16 bis) Le présent acte législatif 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 16

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 **au niveau des aéroports**, tels qu'ils sont exposés dans les dispositions européennes, nationales et locales, et évaluer leur interdépendance par rapport à d'autres objectifs environnementaux, **économiques et sociaux**;

Amendement 17

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

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".

perspective "porte à porte".

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) garantir la transparence dans le déroulement des consultations et dans les processus de participation des parties intéressées, notamment en recourant à des services informatiques en ligne innovants qui permettent la communication des données et des informations relatives à l'environnement et garantissent au public la possibilité de signaler d'éventuels problèmes, dans l'optique d'une transparence maximale, conformément à l'article 6 de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement¹.

¹ OJ L 26 du 28.01.12, p. 1.

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 2 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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

(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 ***minimiser les*** nuisances sonores de la

de la façon la plus *efficente*, aéroport par aéroport;

façon la plus *efficace*, aéroport par aéroport, *pour préserver la santé des citoyens qui vivent à proximité d'un aéroport en tenant compte à la fois des aspects sanitaires et économiques.*

Justification

Le projet présenté par la Commission semble vouloir avant tout atteindre les objectifs de la façon la plus économique possible. Toutefois, dans certains cas, les mesures visant à garantir la santé de la population et la viabilité des aéroports dépassent toute considération financière.

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 2 – point 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis) "parties intéressées": personnes physiques ou morales concernées ou susceptibles d'être concernées par l'introduction ou la non-introduction de mesures de réduction du bruit, y compris de restrictions d'exploitation, ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures.

Justification

Adaptation de la définition de "parties intéressées" de la précédente directive, qui doit être conservée dans l'article des définitions afin d'offrir la meilleure garantie possible en termes de transparence et de participation des parties intéressées dans la prise de décisions. Par ailleurs, si l'article 5 définit des actions concrètes pour les parties intéressées, il convient également de disposer d'une définition de celles-ci dans l'article 2.

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres désignent les autorités compétentes chargées d'adopter les

Les États membres désignent les autorités compétentes chargées d'adopter les

mesures relatives aux restrictions d'exploitation, de même qu'un organisme de recours indépendant.

mesures relatives aux restrictions d'exploitation, de même qu'un organisme de *médiation impartial et un organisme de recours indépendant*;

Justification

La désignation d'un organisme de médiation préalable permettra d'éviter le recours aux tribunaux en cas d'introduction ou de non-introduction de restrictions d'exploitation.

Amendement 22

**Proposition de règlement
Article 3 – titre**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Autorités compétentes

Autorités compétentes, *consultation et droit à introduire un recours*

Amendement 23

**Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 3 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Avant l'adoption de toute restriction d'exploitation, les parties concernées sont entendues dans le cadre d'une procédure de consultation.

Justification

Bien que la proposition de règlement reprenne de la directive 2002/30/CE les dispositions relatives à l'autorité compétente chargée de mettre en place les restrictions opérationnelles et à l'organisme de recours indépendant, elle omet de prévoir une procédure de consultation et le droit à introduire un recours contre toute décision imposant des restrictions opérationnelles. Cela donne l'impression que la procédure de contrôle administratif est remplacée en bloc par une procédure de recours.

Amendement 24

**Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 3 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. Les États membres garantissent le droit à introduire un recours contre les mesures mises en œuvre par l'autorité compétente, conformément à la législation et aux procédures nationales applicables.

Justification

Bien que la proposition de règlement reprenne de la directive 2002/30/CE les dispositions relatives à l'autorité compétente chargée de mettre en place les restrictions opérationnelles et à l'organisme de recours indépendant, elle omet de prévoir une procédure de consultation et le droit à introduire un recours contre toute décision imposant des restrictions opérationnelles. Cela donne l'impression que la procédure de contrôle administratif est remplacée en bloc par une procédure de recours.

Amendement 25

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) déterminent les mesures envisageables pour réduire l'impact des nuisances;

Amendement

(c) déterminent les mesures envisageables pour réduire l'impact des nuisances, ***y compris une meilleure exploitation des créneaux horaires grâce à de plus gros appareils, une réduction du nombre de vols de correspondance non rentables qui occupent des créneaux horaires et une augmentation du nombre de liaisons directes en vue de réduire le nombre de vols de correspondance assurés par de petits appareils;***

Amendement 26

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) évaluent ***l'efficacité*** probable des mesures envisageables ***en tenant compte***

de l'objectif environnemental fixé;

Amendement 27

Proposition de règlement

Article 3 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Autorités compétentes

Autorités compétentes, ***consultation et droit à introduire un recours***

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – alinéa -1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À cette fin, elles peuvent établir, s'il y a lieu, des incitants financiers pour stimuler les compagnies à utiliser des aéronefs moins bruyants avant les délais fixés;

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Lorsqu'ils prennent des mesures en ***matière de bruit***, les États membres examinent l'association des mesures envisageables suivantes, en vue de déterminer la combinaison de mesures ***présentant le meilleur rapport coût-efficacité***:

2. Lorsqu'ils prennent des mesures en ***vue de minimiser l'impact des nuisances sur leur territoire***, les États membres examinent l'association des mesures envisageables suivantes, en vue de déterminer la combinaison de mesures ***la plus efficace, ainsi que l'ordre ou leur priorité de mise en œuvre au cas par cas***:

Justification

La décision d'adopter une restriction d'exploitation plutôt qu'une autre devra être dûment justifiée.

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) planification et gestion de l'utilisation des sols;

Amendement

(b) planification et gestion de l'utilisation des sols ***et plus particulièrement:***

- la possibilité de créer des zones autour des aéroports dans lesquelles il est interdit de dépasser les seuils de nuisance sonore fixés dans les plans d'action nationaux;

- la possibilité de fixer des mesures d'aménagement du territoire, telles que des restrictions à de nouvelles constructions;

Justification

Même si l'aménagement du territoire n'est pas de la compétence de la Communauté, le règlement peut malgré tout introduire une série de recommandations aux États membres en ce sens.

Amendement 31

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 la modification des trajectoires d'approche et de départ;***

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

(d) restrictions d'exploitation, ***mais pas en***

Amendement

(d) restrictions d'exploitation, ***si cela est***

première intention.

jugé nécessaire.

Justification

Le principal objectif du règlement est d'assurer la viabilité de l'installation aéroportuaire et de préserver la santé de la population. Cette formulation met cet objectif en lumière.

Amendement 33

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 le type d'aéronef, l'utilisation de la piste, **la route aérienne** et/ou le créneau horaire concerné.

Amendement 34

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 ne sont pas plus restrictives que cela est nécessaire pour **respecter les orientations de l'OMS concernant le bruit nocturne en Europe** et réaliser les objectifs environnementaux de réduction du bruit qui ont été fixés pour cet aéroport **et contribuer au développement de la région qu'il dessert**. Les restrictions d'exploitation n'ont aucun caractère discriminatoire, que ce soit en termes de nationalité, d'identité ou d'activité des transporteurs.

Amendement 35

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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 sur les mesures d'atténuation du bruit.

Amendement

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 ***ces opérateurs et les représentants techniques des administrations locales concernées par les nuisances sonores*** 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 ***autres parties intéressées***, et fournissent aux autorités compétentes des informations et des conseils techniques sur les mesures d'atténuation du bruit. ***Des mesures d'aménagement du territoire et des mesures techniques et organisationnelles visant à atténuer le bruit et à réduire les émissions sont débattues dans le cadre de ce forum.***

Justification

Étant donné que de nombreuses administrations locales disposent de techniciens spécialisés dans la gestion du bruit et du territoire, ces représentants doivent pouvoir participer aux travaux du forum "technique". Par ailleurs, les associations de personnes concernées par les nuisances sonores et les représentants des résidents ne sont pas toujours les mêmes. Une association de personnes concernées par les nuisances sonores peut être une association de voisinage, mais elle peut aussi être fédérée au niveau national ou européen et apporter l'expérience de ses techniciens dans les processus de participation et de consultation sur l'évaluation du bruit. Par ailleurs, cet amendement tient compte de la critique fréquente selon laquelle les populations affectées par les nuisances sonores liées au trafic aérien ne sont consultées qu'après coup et par des représentants de l'industrie aéronautique.

Amendement 36

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les autorités compétentes déterminent **le rapport coût-efficacité** des nouvelles mesures, telles que visées **au paragraphe 3**, conformément aux dispositions de l'Annexée 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.

Amendement 37

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

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:

Amendement

5. Les autorités compétentes déterminent **l'efficacité** des nouvelles mesures, telles que visées **aux paragraphes précédents**, conformément aux dispositions, conformément aux dispositions de l'Annexée 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.

Amendement

6. Les autorités compétentes organisent le processus de **participation** 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 **quatre** mois avant l'adoption des mesures pour formuler leurs observations.

Lorsque les mesures entraînent des modifications ou des extensions importantes, telles que celles découlant des mesures décrites à l'article 4, point 2, alinéa b), telles que celles découlant des mesures décrites à l'article 4, point 2, alinéa b), les parties intéressées disposeront de 9 mois avant l'adoption des nouvelles mesures pour apporter des commentaires.

Les parties intéressées, outre les

dispositions de l'article 2, incluront au moins:

Justification

Le rôle des représentants territoriaux, des associations de personnes concernées par les nuisances sonores et des autres parties intéressées ne peut pas se limiter à de simples consultations. Il faut donc promouvoir leur réelle participation. Il faut donc promouvoir leur réelle participation. Par ailleurs, un délai de 3 mois pour l'analyse de l'adoption de nouvelles mesures peut être jugé trop court lorsque les actions impliquent une modification de l'exploitation d'un aéroport. Dans le cas d'actions de grande ampleur, le délai devrait être porté à au moins 9 mois.

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 6 – point a

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(a) des représentants de la population résidant à proximité des aéroports touchés par des nuisances sonores liées au trafic aérien, *ainsi que des associations de personnes concernées par les nuisances sonores*;

Justification

Les associations de personnes concernées par les nuisances sonores et les représentants des résidents ne sont pas toujours les mêmes. Une association de personnes concernées par les nuisances sonores peut être une association de voisinage, mais elle peut aussi être fédérée au niveau national ou européen et apporter l'expérience de ses techniciens dans les processus de participation et de consultation sur l'évaluation du bruit.

Amendement 39

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 6 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) des représentants des entreprises locales, des autorités régionales et locales et des parties prenantes publiques et privées dont les activités sont affectées par le trafic aérien et l'exploitation de

l'aéroport;

Amendement 40

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 7

Texte proposé par 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.

Amendement

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 **disponibles en ligne, permettant ainsi** aux personnes résidant à proximité des aéroports **et autres parties intéressées d'avoir accès librement aux informations**.

Amendement 41

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 7 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Ces informations pertinentes devront notamment comprendre:

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.

Justification

Les déviations de trajectoires, si elles sont trop fréquentes, augmentent significativement les

nuisances sonores établies dans les prévisions des cartes sonores. Aujourd'hui, toutes les parties intéressées ne reçoivent pas ce type d'information alors que, pour assurer la transparence, ces éléments devraient être connus pour éviter des abus ayant une incidence directe sur l'augmentation des nuisances sonores générées.

Amendement 42

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis) 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. Ces données peuvent être consultées sur l'internet.

Justification

Voir un exemple concret de la mise en œuvre de ce système à l'aéroport de Barcelone sur: <http://bcn331.webtrak-lochard.com>

Amendement 43

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

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, ***pendant au moins 5 ans***, 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. ***Les autres parties intéressées, visées aux articles 2 et 5, ont accès à ces informations, sur simple demande.***

Amendement 44

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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 des différentes mesures envisagées, y compris, le cas échéant, leur impact transfrontalier.

Amendement 45

Proposition de règlement Article 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 7 bis

Restrictions d'exploitation déjà en vigueur

Les dispositions du présent règlement ne s'appliquent pas aux restrictions d'exploitation qui sont déjà décidées à la date d'entrée en vigueur de celui-ci.

Justification

Il s'agit de récupérer une partie de l'article 7 de la directive précédente. Comme l'OACI le précise dans sa résolution A 33/7, on estime que l'introduction des restrictions déjà décidées à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle législation a été réalisée conformément aux

dispositions de la directive 2002/30/CE, si bien qu'il n'y a pas lieu de les réviser. Au cas où une ancienne restriction d'exploitation ne serait pas conforme au nouveau règlement, il conviendrait de recourir à l'article 10 pour résoudre le litige.

Amendement 46

Proposition de règlement Article 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8

supprimé

Pays en développement

1. Les autorités compétentes peuvent exempter les aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont immatriculés dans des pays en développement des restrictions d'exploitation pour autant que ces aéronefs:

(e) bénéficient d'une certification relative au bruit qui soit conforme aux normes visées au chapitre 3, volume I, de l'Annexe 16 de la convention de Chicago;

(f) aient été en service dans l'Union au cours des cinq années précédant l'entrée en vigueur du présent règlement, figuraient au registre du pays en développement concerné et continuent d'être exploités par une personne morale ou physique établie dans ce pays.

2. Lorsqu'un État membre accorde une exemption conformément aux dispositions du paragraphe 1, il en informe les autorités compétentes des autres États membres ainsi que la Commission.

Amendement 47

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(ba) aux aéronefs utilisés pour les opérations d'aide humanitaire.

Amendement 48

Proposition de règlement Article 10 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Droit de *regard*

Droit *d'examen et de recommandation*

Justification

Le rapporteur pour avis juge positif que la Commission puisse intervenir pour examiner un cas particulier de restriction d'exploitation et même pour indiquer la voie à suivre à l'État membre, mais il ne juge pas opportun de charger la Commission de la responsabilité de "regard" prévue à l'article 10 (droit de regard) de la proposition de règlement.

Amendement 49

Proposition de règlement Annexée I – Indicateur – point 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les répercussions des nuisances sonores du trafic aérien seront au moins décrites en termes d'indicateurs de bruit Lden et ***Lnight***, définis et calculés conformément à l'Annexée I de la directive 2002/49/CE.

1. Les répercussions des nuisances sonores du trafic aérien seront au moins décrites en termes d'indicateurs de bruit Lden, ***Lnight*** et ***Lamax***, définis et calculés conformément à l'Annexée I de la directive 2002/49/CE. ***Il convient à cet effet de prendre comme référence plusieurs jours représentatifs du trafic aérien de l'aéroport en question.***

Justification

Le problème est que les indicateurs Lden et Lnight, utilisés seuls, diluent les pics d'énergie sonore générés par le survol d'un avion avec les périodes où il n'y a aucun survol d'avion, si

bien que lorsqu'il y a un pic d'énergie sonore, la nuisance perçue n'est pas reflétée par l'indicateur. L'indicateur Lamax, en revanche, reflète l'augmentation importante d'énergie sonore par rapport au bruit de fond et ne dilue pas le résultat total avec les minutes durant lesquelles il n'y a aucun survol d'avion. En outre, les mesures doivent être prises lors de jours représentatifs du trafic aérien pour que la mesure totale annuelle ne dénature pas les résultats obtenus lors des périodes où le trafic est plus intense.

Amendement 50

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 1.1

Texte proposé par la Commission

1.1. Description de l'aéroport, y compris informations sur sa **taille**, sa localisation, ses environs, le volume et la composition du trafic aérien.

Amendement

1.1. Description de l'aéroport, y compris informations sur sa **capacité**, sa localisation, ses environs, **les zones sensibles (écoles et établissements d'enseignement, centres culturels et sportifs, centres hospitaliers et gériatriques situés à proximité de l'aéroport ou concernés par les configurations d'approche et de décollage)**, le volume et la composition du trafic aérien;

Justification

L'aménagement et la gestion du territoire sont tout aussi importants que l'aménagement et la gestion, tant présente que future, de l'infrastructure aéroportuaire et du mode d'exploitation utilisé, puisque c'est ce qui est véritablement à l'origine des nuisances sonores perçues par les populations voisines de l'aéroport.

Amendement 51

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 1.3

Texte proposé par la Commission

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

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 par le biais d'enquêtes auprès de la population, comme le prévoit l'Annexe III de la**

Justification

L'un des points les plus polémiques dans les procédures judiciaires en cours dans les différents États membres est la disparité des résultats qui dépendent de la collecte des données réalisée pour les évaluations. En ce sens, le registre actuel doit respecter au moins les mêmes méthodes d'évaluation que la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Amendement 52

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 1.4.3

Texte proposé par la Commission

Amendement

1.4.3. mesures opérationnelles d'atténuation du bruit, ***pour autant que ces mesures ne restreignent pas la capacité des aéroports:***

1.4.3. mesures opérationnelles d'atténuation du bruit:

Justification

Ce règlement n'a pas pour seul objectif de sauvegarder l'activité économique découlant du trafic aérien, mais également de faire en sorte que cette activité se développe de façon équilibrée et durable et qu'elle n'ait pas de répercussions sur la santé de la population environnante.

Amendement 53

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 1.4bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Une description détaillée des relations entretenues avec les parties intéressées et des consultations réalisées auprès de celles-ci, ainsi que des rapports et des communications présentées par ces mêmes parties.

Justification

Le registre actuel, qui détermine les lacunes existantes, doit inclure une référence aux

allégations présentées par les différentes parties intéressées.

Amendement 54

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 1.4ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Une liste des extensions autorisées pour l'année en cours, en vertu de l'article 8 et de l'article 9.

Justification

Pour assurer la transparence et éviter d'éventuelles violations de la réglementation, il convient d'intégrer ce type d'information dans le registre.

Amendement 55

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 2.1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

Descriptions des aménagements aéroportuaires (le cas échéant) déjà approuvés et prévus, concernant par exemple ***augmentation*** de la capacité, ***extension*** des pistes et/ou des terminaux, ***prévisions d'approche et de décollages***, composition future et 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.***

Justification

Il s'agit de clarifier ce qu'établissent déjà le règlement et la directive 49/2002/CE dans leur dispositif, à savoir que les augmentations de la capacité et les extensions des infrastructures ou la modification de l'exploitation d'un aéroport doivent être associées à de nouvelles mesures de comptabilisation et de réduction des nuisances sonores. Celles-ci doivent être prévues à l'avance.

Amendement 56

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 2.3

Texte proposé par la Commission

Description de l'impact sur le niveau général du bruit au cas où aucune mesure supplémentaire ne serait prise et description des mesures déjà programmées pour **atténuer** cet impact sur la même période.

Amendement

Description de l'impact sur le niveau général du bruit **et du nombre de personnes concernées** au cas où aucune mesure supplémentaire ne serait prise et description des mesures déjà programmées pour **réduire au minimum** cet impact sur la même période.

Justification

Il s'agit de reprendre la formulation de l'ancienne directive qui utilisait le terme "minimiser", plus conforme à la volonté de protection de l'environnement et des citoyens face aux nuisances sonores générées par le survol des avions.

Amendement 57

Proposition de règlement

Annexe I – Informations relatives à la gestion du bruit– point 3.1

Texte proposé par la Commission

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.**

Amendement

ne concerne pas la version française

Amendement 58

Proposition de règlement Annexe II – titre

Texte proposé par la Commission

Rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation liées au bruit

Amendement

ne concerne pas la version française

Amendement 59

Proposition de règlement Annexe III – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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:

Amendement

ne concerne pas la version française

Amendement 60

Proposition de règlement Annexe II – points

Texte proposé par la Commission

- 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.

Amendement

- 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;

5) 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.

6) durabilité environnementale, y compris interdépendance entre bruits et émissions;
7) effets directs, indirects et catalytiques sur l'emploi.

Justification

Le rapport coût-efficacité doit considérer sur un même pied d'égalité des aspects aussi importants que la santé et la sécurité de la population ou la durabilité environnementale.

Amendement 61

**Proposition de règlement
Annexe II – paragraphe 1 – point 4 bis**

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis modification de la valeur des biens immobiliers du fait des nuisances sonores;

Amendement 62

**Proposition de règlement
Annexe II – paragraphe 1 – point 4 ter (new)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 ter impact sur les critères d'implantation aux abords de l'aéroport;

Amendement 63

**Proposition de règlement
Annexe II – paragraphe 1 – point 4 quater**

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 quater) incidence sur les conditions de travail dans les aéroports;

Amendement 64

Proposition de règlement
Annexe II – paragraphe 1 – point 4 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 quinquies) impact sur le transport routier et ferroviaire;

Amendement 65

Proposition de règlement
Annexe II – paragraphe 1 – point 4 sexies (nouveau))

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 sexies) impact sur les coûts externes;

Amendement 66

Proposition de règlement
Annexe II – paragraphe 2 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3) effets directs, indirects et catalytiques sur l'emploi.

3) effets directs, indirects et catalytiques sur l'emploi, ***notamment dans les secteurs touchés par le trafic aérien.***

Justification

L'utilisation du terme "catalytiques" confine l'évaluation aux effets positifs sur l'emploi, or l'évaluation du rapport coût-efficacité devrait également tenir compte des effets négatifs de toute augmentation en termes de capacité. Dès lors, il convient de supprimer le terme "catalytiques".

PROCÉDURE

Titre	Introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée	
Références	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 15.12.2011	
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ENVI 15.12.2011	
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Andres Perello Rodriguez 12.1.2012	
Examen en commission	21.6.2012	20.9.2012
Date de l'adoption	10.10.2012	
Résultat du vote final	+: 54 -: 3 0: 3	
Membres présents au moment du vote final	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Grootte, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils	
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zaroni	

PROCÉDURE

Titre	Introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée		
Références	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)		
Date de la présentation au PE	1.12.2011		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 15.12.2011		
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	ENVI 15.12.2011		
Rapporteur(s) Date de la nomination	Jörg Leichtfried 10.1.2012		
Examen en commission	8.5.2012	18.9.2012	5.11.2012
Date de l'adoption	6.11.2012		
Résultat du vote final	+: -: 0:	33 9 2	
Membres présents au moment du vote final	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Michael Gahler, Petra Kammerevert, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Patricia van der Kammen		
Date du dépôt	13.11.2012		