



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

2011/0398(COD)

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

PA_Legam

SHORT JUSTIFICATION

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 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***.

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)

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. 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.

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 présentent un bon rapport coût-efficacité 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***

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.***

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

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

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.

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

6bis 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

6ter 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

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

Amendement

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

¹ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

Amendement 11

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 bénéfices 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

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

(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 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

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 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 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.

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 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

16bis 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)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16a) 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

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 et locales, et évaluer leur interdépendance par rapport à d'autres objectifs environnementaux, ***au niveau des aéroports***;

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 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 18

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bisgarantir 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

(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 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 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

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.

Amendement

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

Autorités compétentes

Amendement

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

3bis. 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

3ter. 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

Amendement

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

(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

Autorités compétentes

Amendement

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

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**:

Amendement

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 première intention.**

Amendement

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

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 37

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Les autorités compétentes organisent le processus de **consultation** des parties

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 **trois** mois avant l'adoption des mesures pour formuler leurs observations. **Au nombre des parties intéressées figureront** au moins:

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

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

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

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

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

Annexee I – Indicateur – point 1

Texte proposé par la Commission

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'Annexee I de la directive 2002/49/CE.

Amendement

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'Annexee 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

Annexee 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

Annexée 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'Annexée III de la directive 2002/49/CE.**

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

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

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

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

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 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

Amendement

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.***

ne concerne pas la version française

Amendement 58

Proposition de règlement

Annexe II – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

ne concerne pas la version française

Amendement 59

Proposition de règlement

Annexe III – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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.

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.

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.

5) santé et sécurité des personnes résidant à proximité de l'aéroport;

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

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

Amendement

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 Groote, 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 Seiber, 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 Zanoni	