



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 5 décembre 2011 (06.12)  
(OR. en)**

**18010/11**

**Dossier interinstitutionnel:  
2011/0398 (COD)**

**AVIATION 258  
ENV 922  
CODEC 2290**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission européenne

En date du: 2 décembre 2011

---

N° doc. Cion: COM(2011) 828 final

---

Objet: 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

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de  
Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2011) 828 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.12.2011  
COM(2011) 828 final

2011/0398 (COD)

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**

{SEC(2011) 1455 final}

{SEC(2011) 1456 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1. Le bruit généré par les aéronefs dans les zones aéroportuaires constitue une nuisance pour un nombre croissant de citoyens européens, notamment la nuit, comme l'indique le tableau 1 ci-dessous. Il est donc nécessaire de mettre en place une stratégie active de gestion du bruit afin d'en atténuer les effets indésirables. Ce type de stratégie doit cependant garantir un équilibre adéquat entre les intérêts des citoyens concernés et les autres intérêts et tenir dûment compte des répercussions sur les capacités de l'ensemble du réseau aérien.

**Tableau 1: prévisions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant le nombre de personnes (en millions) exposées au bruit en Europe – sans l'introduction d'améliorations notables sur les plans opérationnel et technique<sup>1</sup>**

Niveau sonore/an	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. La mise en place de restrictions d'exploitation peut avoir une incidence considérable sur les activités commerciales et les opérations, car elle limite l'accès à un aéroport. Par conséquent, le processus décisionnel concernant des restrictions d'exploitation liées au bruit doit être solide, cohérent et fondé sur des éléments concrets pour que toutes les parties prenantes puissent l'accepter.
3. En vue de garantir une démarche cohérente lors de l'application de mesures de réduction du bruit dans les aéroports, l'OACI a adopté une série de principes et d'orientations constituant l'«approche équilibrée» de la gestion du bruit, qui encourage les États membres de l'OACI à:
  - atténuer le bruit émanant du trafic aérien en choisissant la solution optimale pour un aéroport donné parmi un éventail de mesures consistant à 1) réduire le bruit à sa source (exploitation d'aéronefs plus silencieux), 2) mieux aménager le territoire (planification et gestion de l'espace à proximité des aéroports), 3) mettre en place des procédures opérationnelles de réduction du bruit (utilisation de pistes, de routes et de procédures spécifiques) et 4) imposer des restrictions d'exploitation relatives au bruit (interdiction des vols de nuit ou retrait progressif des aéronefs bruyants);
  - choisir l'éventail de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité;

---

<sup>1</sup> Source: CAEP/8 – document d'information 8 – valeurs exprimées sur la base de niveaux sonores moyens jour-nuit (*Day-Night average noise levels* ou DNL) – scénario de base, sans améliorations notables sur les plans technologique et opérationnel – région Europe de l'OACI.

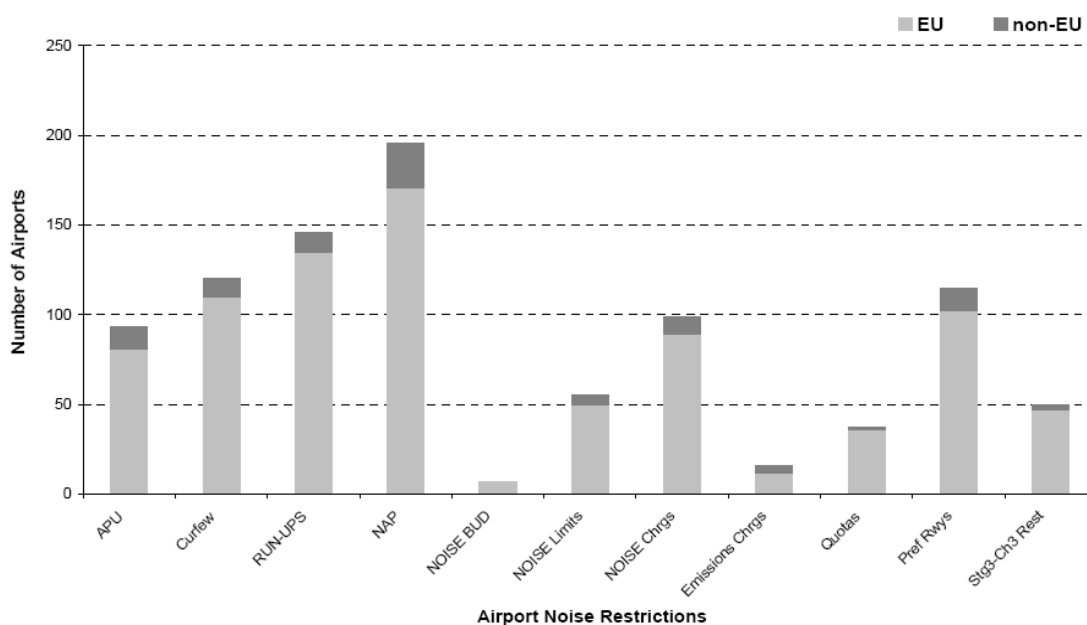
- ne pas introduire de restrictions d'exploitation relatives au bruit, sauf si l'autorité est en mesure, sur la base d'études et de consultations, de déterminer l'existence d'un problème de nuisance sonore et s'il est établi qu'une restriction d'exploitation constitue un moyen efficace de traiter ce problème.
4. Le présent règlement vise à appliquer, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation relatives au bruit dans l'UE en vertu de l'approche équilibrée, ce qui devrait fortement diminuer le risque de différends internationaux dans le cas où les mesures de réduction du bruit appliquées à des aéroports de l'Union auraient une incidence sur les activités de transporteurs de pays tiers. En outre, les autorités compétentes seront mieux à même de retirer progressivement de la flotte les appareils les plus bruyants. Le règlement proposé abrogera la directive 2002/30/CE qui a contribué à régler un différend international et a amorcé l'harmonisation des politiques de gestion du bruit, notamment en traitant le problème posé par l'appareil le plus bruyant de l'époque. Toutefois, l'instrument doit être adapté aux exigences actuelles du système de transport aérien et au problème croissant des nuisances sonores.
  5. Le présent règlement garantira une consolidation du processus d'évaluation du bruit. Toutes les étapes du processus d'évaluation seront clarifiées afin d'assurer davantage de cohérence dans l'application de l'approche équilibrée au sein de l'Union. Toutefois, cette proposition n'impose pas d'objectifs qualitatifs en matière d'émissions sonores, lesquels continuent à découler des règles nationales et locales existantes. En revanche, son but est de mettre en place un système facilitant la réalisation de ces objectifs qualitatifs de la manière la plus efficace possible.
  6. Au niveau de l'OACI, l'UE apporte un soutien actif à l'élaboration de nouvelles normes acoustiques pour les avions et investit dans de nouvelles technologies via les programmes-cadres et le projet Clean Sky<sup>2</sup>. En revanche, l'aménagement du territoire ainsi que les programmes associés d'isolation et de compensation sont du ressort national ou local.
  7. Les procédures opérationnelles de réduction du bruit sont mises en œuvre dans tous les aéroports sous diverses formes: itinéraires préférentiels (trajets empruntés par les avions, par exemple au-dessus des zones les moins peuplées), gestion de la traction (plus la traction est élevée, plus le bruit généré est important mais plus la pente d'ascension de l'avion est forte) ou mesures spécifiques au sol (par exemple, pistes de circulation ou de décollage spécifiques). La contribution de l'UE passe par la législation sur le ciel unique européen, qui vise à fixer des objectifs de performance en matière environnementale pour les prestataires de services du domaine de la navigation aérienne, ainsi que par les programmes de recherche associés SESAR et Clean Sky.
  8. Comme l'indique le graphique 1, les mesures principalement appliquées dans les aéroports européens sont les procédures de réduction du bruit. Toutefois, des restrictions d'exploitation sont aussi fréquemment instituées. Les restrictions

---

<sup>2</sup> L'ITC Clean Sky constitue l'un des plus grands projets de recherche européens jamais lancés, avec un budget estimé à 1,6 milliard d'euros, partagé équitablement entre la Commission européenne et l'industrie, pour la période 2008-2013.

suivantes ont été introduites dans les 224 aéroports de l'UE évalués<sup>3</sup> pour ce rapport: 116 interdictions des vols de nuit<sup>4</sup>, 52 limitations des niveaux sonores, 51 restrictions visant les aéronefs répondant à la norme acoustique du «chapitre 3», 38 quotas de bruit et 7 bilans de bruit.

Graphique 1: Aperçu des restrictions relatives au bruit actuellement imposées dans les aéroports européens (dans l'UE et hors-UE)



Source: base de données de Boeing

Note:

APU: utilisation réglementée des groupes auxiliaires de puissance (pour enclencher les moteurs)

NAP: plan d'action sur le bruit

Stg3-Ch3: retrait progressif des aéronefs les plus bruyants ne répondant qu'à l'ancienne norme de l'OACI, telle que définie dans le chapitre 3 de l'annexe pertinente de l'OACI.

- **Dispositions européennes sur la gestion du bruit via des restrictions d'exploitation**

9. La présente proposition vise à consolider la logique de base de l'approche équilibrée de l'OACI en resserrant les liens entre ses piliers et en clarifiant les différentes étapes du processus décisionnel lorsque des restrictions d'exploitation sont envisagées.

10. Une application cohérente de l'approche devrait permettre de cerner les solutions les plus rentables et adaptées à la situation spécifique d'un aéroport donné. La méthode

<sup>3</sup> La base de données de Boeing sur les aéroports soumis à des restrictions en matière d'émissions sonores est publiquement accessible à l'adresse suivante: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Bien que 69 aéroports soient actuellement concernés par la directive, d'autres aéroports relèveront de son champ d'application avec l'accroissement futur du trafic. Aussi, un aperçu des 224 aéroports est présenté.

<sup>4</sup> Les interdictions des vols de nuit limitent les opérations pendant une certaine période (restrictions du trafic liées au bruit).

d'évaluation prendra aussi dûment en compte l'incidence des mesures d'atténuation du bruit sur l'ensemble du réseau.

11. Les règles actuelles concernent environ 70 aéroports européens, soit plus de 50 000 vols d'aéronefs à réaction subsoniques civils par année civile.

- **Cohérence avec la politique de l'aviation civile et les autres objectifs de l'Union**

12. La présente initiative est cohérente avec les autres domaines de la politique européenne en matière d'aviation et les politiques environnementales plus larges.

13. L'industrie aéronautique européenne doit se développer de manière durable grâce à un équilibre adéquat entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux. Les mesures d'atténuation du bruit sont susceptibles d'avoir une incidence considérable sur les capacités du réseau aérien au sol et dans les airs. Les propositions garantiront davantage de cohérence entre les actions relatives au bruit, les exigences en matière de capacités des aéroports et d'efficacité des vols dans le cadre du ciel unique européen, ainsi que la mise en œuvre du règlement sur la gestion du trafic aérien. Les propositions respectent la logique de l'approche de «porte-à-porte».

14. La proposition contribuera à réaliser les «plans d'action nationaux» concernant le bruit généré par le trafic aérien que les États membres sont tenus d'adopter sur la base de la directive 2002/49/CE.

## 2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

### Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

15. Les parties les plus concernées par le bruit généré par le trafic aérien sont les citoyens résidant à proximité des aéroports et représentés au sein d'associations locales, les aéroports, les exploitants d'aéronefs (le fret aérien constituant une niche spécifique), les constructeurs aéronautiques, les autorités locales (y compris les autorités de planification qui représentent aussi des intérêts économiques plus larges) et les comités indépendants de lutte contre le bruit. Ces parties intéressées ont été largement consultées:

- en 2007, le consultant externe a recueilli les réponses à des questionnaires et a mené des entretiens avec diverses parties intéressées au sujet de la mise en œuvre de la directive 2002/30/CE;
- en 2008, la Commission a organisé une consultation ouverte afin d'établir des pistes pour modifier la directive;
- en 2010, toutes les parties intéressées qui avaient précédemment contribué à la procédure de consultation ont été contactées et l'éventail des parties prenantes a été élargi.

### Synthèse des réponses

16. Les États membres ont souligné la nécessité de préserver la flexibilité de l'évaluation des problèmes liés au bruit et de garantir des dispositions transitoires, afin d'éviter les doubles emplois (par exemple la réutilisation des évaluations environnementales) et d'affiner la relation entre les deux directives 2002/30/CE et 2002/49/CE, pour que les évaluations répondent aux critères de chacune. Ils ont aussi indiqué la nécessité de prendre en compte le contexte international pour ce qui est du recours à des méthodes et des mesures.
17. Les représentants d'associations locales, à savoir l'Aviation Environment Federation qui représente les groupes d'action environnementale et antibruit au Royaume-Uni, en France et en Allemagne, ont souligné la nécessité de mettre en place une réglementation adéquate (et non de se fier uniquement aux orientations) sur la base d'un seuil de protection contre le bruit. Ils ont noté le rôle essentiel des restrictions d'exploitation dans la réduction des nuisances sonores ainsi que des mesures d'incitation au remplacement des aéronefs les plus bruyants. Enfin, ils ont recommandé d'élargir la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité afin de garantir de réels résultats.
18. Les exploitants<sup>5</sup>, à savoir l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne qui représentent les compagnies traditionnelles, ainsi que la European Express Association, ont déclaré qu'il convient d'appliquer correctement les principes de l'approche équilibrée de l'OACI dans chaque aéroport, que des restrictions d'exploitation doivent être imposées en dernier recours pour atténuer des problèmes de bruit clairement définis et que l'aménagement du territoire doit être inclus dans les décisions relatives aux restrictions d'exploitation. Les exploitants ont également demandé à ce que la directive soit clarifiée et ont insisté sur la nécessité d'envisager la modification de la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité sur la base de la réglementation internationale, afin d'éviter les distorsions du marché. Si une mesure réglementaire devait s'avérer nécessaire, les exploitants ont exprimé leur préférence pour un règlement plutôt que pour une directive.
19. Les aéroports<sup>6</sup>, représentés par l'ACI, ont souligné que tout l'éventail des mesures de l'approche équilibrée doit être exploité et qu'il est possible d'élargir la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité.
20. L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires française (ACNUSA)<sup>7</sup> s'est prononcée en faveur d'un élargissement de la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité, de l'utilisation de paramètres qui tiennent réellement compte de l'expérience des populations touchées, d'une meilleure modélisation du bruit dans les aéroports et d'un recours plus systématique à des procédures d'exploitation moins bruyantes, telles que les approches en descente continue.

---

<sup>5</sup> Bien qu'il s'agisse de la déclaration de l'AEA, cette opinion représente tous les exploitants, à savoir l'ERA (navigation aérienne régionale), l'AICA (charters aériens) et l'ELFAA (compagnies à bas coût), qui sont concernés de la même façon. Seule l'AICA est susceptible d'assurer davantage de vols de nuit.

<sup>6</sup> Le Conseil international des aéroports (ACI) dispose d'un groupe de travail qui traite spécifiquement cette question.

<sup>7</sup> L'ACNUSA (ainsi que son organisation sœur wallonne) constitue un espace unique pour aborder, à titre consultatif, le problème des nuisances sonores indépendamment des autorités et des aéroports.

21. L'industrie aéronautique participe activement à l'élaboration de nouvelles normes acoustiques au sein des groupes de travail techniques de l'OACI et se concentre sur la nécessité de prendre en considération les interdépendances entre des objectifs potentiellement divergents tels que la réduction du bruit et du CO<sub>2</sub> et l'objectif à long terme d'élaboration de normes; les normes doivent être fixées en fonction de l'évolution de la faisabilité technologique ainsi que de la valeur de la flotte pendant la durée de vie d'un aéronef et doivent être neutres en termes de concurrence.
22. Enfin, les autorités locales membres de l'Airport Regions Conference, qui sont principalement chargées de l'aménagement du territoire, ont attiré l'attention sur leur approche fondée sur la capacité environnementale d'une région, comprenant l'aménagement du territoire, l'utilisation d'indicateurs appropriés, un processus de médiation et la nécessité de mieux intégrer les exigences de la directive sur le bruit dans l'environnement à celles de la directive sur le bruit dans les aéroports (2002/30/CE).
23. Dans l'ensemble, les propositions recourent les opinions exprimées lors de la consultation. Les propositions formelles souligneront l'interdépendance des différentes mesures d'atténuation du bruit; les restrictions d'exploitation ne doivent pas être envisagées en premier lieu, mais, si elles sont jugées nécessaires, elles doivent être considérées comme une contribution importante et complémentaire à un éventail plus large de mesures efficaces. La définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité est également rendue plus stricte, de sorte que les autorités compétentes disposent d'un autre instrument efficace en matière d'atténuation du bruit.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

24. Une étude contextuelle générale a été réalisée en vue d'une analyse quantitative et qualitative de l'impact de cette révision. En outre, Eurocontrol a fourni des informations plus récentes et détaillées sur le nombre de vols effectués par des aéronefs présentant une faible marge de conformité.

Méthodologie utilisée

25. Le consultant a organisé une consultation approfondie, principalement sous forme d'entretiens avec les différentes parties intéressées, ainsi qu'une recherche documentaire. De plus, Eurocontrol a fourni des informations actualisées issues d'entrepôts de données pertinents.

Résumé des avis reçus et pris en considération

26. Même s'il est reconnu que la directive permet de mettre fin à un éventuel différend international<sup>8</sup> et établit la compétence de l'UE en matière de restrictions d'exploitation, la principale conclusion est qu'elle n'a pas permis d'harmoniser aussi efficacement que prévu le processus décisionnel. Il est nécessaire de l'actualiser afin de tenir compte de l'évolution de la composition de la flotte, de resserrer le lien entre

---

<sup>8</sup> Les États européens ont fait l'objet d'une menace de recours officiel dans le cadre de l'OACI.



les différents éléments de l'approche équilibrée et d'introduire de nouveaux éléments juridiques concernant la gestion du bruit, tels que la directive sur le bruit dans l'environnement (2002/49/CE), l'élaboration de nouvelles normes acoustiques ou le règlement relatif aux performances du ciel unique européen.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

27. Le rapport complet de l'étude a été publié sur le site web de la DG MOVE.

**3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

• **Résumé des mesures proposées**

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

1. Détermination d'objectifs pour resserrer le lien avec d'autres éléments de l'approche équilibrée et d'autres instruments de gestion du bruit généré par le trafic aérien.

2. Définition de la répartition des responsabilités.

3. Liste des exigences générales pour la gestion du bruit.

4. Communication de détails sur le processus d'évaluation du bruit.

5. Détermination des parties intéressées à consulter.

6. Harmonisation des données et des méthodes.

7. Définition des exigences de notification et d'introduction.

8. Autorisation d'adapter les références aux normes acoustiques aux progrès technologiques via la comitologie.

9. Apport d'un soutien aux autorités compétentes.

• **Base juridique**

La proposition se fonde sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

• **Principe de subsidiarité**

29. Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union. Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les seuls États membres.

30. L'action européenne permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes:

31. une approche harmonisée des restrictions d'exploitation relatives au bruit dans le cadre du processus de gestion du bruit participe à l'amélioration de la performance environnementale des opérations de transport aérien et crée un environnement d'exploitation plus prévisible pour les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroport. En outre, la méthode d'évaluation harmonisée devrait réduire le risque d'introduction de distorsions de concurrence entre aéroports ou entre compagnies aériennes et de mise en œuvre de mauvaises pratiques, qui pourraient influencer non seulement sur les capacités d'un aéroport donné, mais aussi sur l'efficacité de l'ensemble du réseau aérien;
32. une telle approche offre davantage de solutions efficaces aux problèmes environnementaux à proximité des aéroports et prévient la prolifération de différentes exigences en matière de bruit pour les exploitants qui, par définition, évoluent dans un réseau international.

- **Principe de proportionnalité**

33. La proposition est conforme au principe de proportionnalité. Bien qu'un règlement harmonise de façon stricte la méthode à appliquer, il permet aux États membres de tenir compte de situations spécifiques en vue d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes liés au bruit pour chaque aéroport donné. Les propositions ne préjugent pas des objectifs environnementaux désirés ou des mesures concrètes qui ont été prises.

- **Choix des instruments**

34. Instrument proposé: règlement.
35. D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour les raisons suivantes:
  - l'objet du règlement est une méthode d'évaluation du bruit. Seul un règlement garantit la pleine harmonisation de cette méthode;
  - la méthode d'évaluation proposée est suffisamment souple pour être applicable à tout aéroport spécifique et ne préjuge pas du niveau de protection désiré que les États membres souhaitent garantir à leurs citoyens ou du choix effectif de mesures efficaces.

#### 4. **INCIDENCE BUDGETAIRE**

36. La proposition n'a aucune incidence supplémentaire sur le budget de l'UE. Les coûts associés au droit de regard n'entraînent pas de coûts supplémentaires par rapport à l'actuelle charge financière relative à la mise en œuvre de la législation existante, y compris le remboursement des frais des réunions de comité. Il existe déjà des bases de données sur les certifications en matière de bruit. La proposition introduit une référence plus formelle pour assurer la qualité des données et l'accès des parties intéressées. Enfin, cette proposition fait partie intégrante des travaux sur la gestion du bruit (avec les budgets associés) qui ont déjà démarré dans d'autres domaines, comme le développement de règles antibruit de l'OACI, le ciel unique européen ou SESAR.

**5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

- **Espace économique européen**

37. Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE et il convient donc qu'il lui soit étendu.

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**

Le Parlement européen et le Conseil,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>4</sup>,

considérant ce qui suit:

- (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 l'Union et la protection de l'environnement.
- (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.
- (3) À la suite du retrait des aéronefs les plus bruyants en application de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté<sup>5</sup> et de la directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention

---

<sup>1</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>2</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>3</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>4</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>5</sup> JO L 85 du 28.3.2002, p. 40.

relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988)<sup>6</sup>, il est nécessaire de mettre à jour les nouvelles mesures afin de permettre aux autorités de traiter la question des aéronefs les plus bruyants, le but étant d'améliorer le climat sonore autour des aéroports de l'Union dans le cadre international de l'approche équilibrée de la gestion du bruit.

- (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.
- (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<sup>7</sup> 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.
- (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.
- (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.

---

<sup>6</sup> JO L 374 du 27.12.2006, p. 1.

<sup>7</sup> COM(2008)66.

- (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.
- (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.**
- (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.
- (11) Il est admis que les États membres ont arrêté des restrictions d'exploitations liées au bruit en conformité avec leur législation nationale, sur la base de méthodes d'évaluation du bruit reconnues au niveau national qui ne concordent pas (encore) forcément avec la méthode décrite dans le «Rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils», doc. 29 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ou qui n'utilisent pas (encore) les données internationalement reconnues sur les caractéristiques sonores des aéronefs. Toutefois, l'efficacité et l'efficience d'une restriction d'exploitation, en liaison avec l'efficacité et l'efficience du plan d'action dont la restriction fait partie intégrante, doivent être évaluées conformément aux méthodes exposées dans le doc. 29 de la CEAC et conformément à l'approche équilibrée de l'OACI. Par conséquent, les États membres doivent adapter les évaluations des restrictions d'exploitation existant en droit national de façon à se mettre en conformité avec le doc. 29 de la CEAC.
- (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.
- (13) Pour rendre compte de l'évolution permanente des technologies relatives aux moteurs et cellules d'aéronefs, ainsi que des méthodes utilisées pour établir des courbes

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

- (14) Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission<sup>8</sup>.
- (15) Il convient de recourir à la procédure consultative pour adopter des décisions d'exécution portant sur la question de savoir si les États membres qui prévoient d'introduire des restrictions d'exploitation peuvent poursuivre en ce sens, au cas où la Commission aurait suspendu lesdites restrictions, étant donné que ces décisions n'ont qu'un champ d'application limité.
- (16) Compte tenu de la nécessité d'une application cohérente de la méthode d'évaluation des nuisances sonores sur le marché européen de l'aviation, le présent règlement fixe des dispositions communes dans le domaine des restrictions d'exploitation d'aéronefs liées à des problèmes de bruit. Par conséquent, il convient d'abroger la directive 2002/30/CE,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

#### **Objet, objectifs et champ d'application**

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.
2. Le présent règlement vise à:
  - a) faciliter la réalisation d'objectifs environnementaux spécifiques en matière d'atténuation du bruit, tels qu'ils sont exposés dans les dispositions

---

<sup>8</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

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

- 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».

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

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

## *Article 2*

### **Définitions**

Au sens du présent règlement, on entend par:

- 1) «aéroport», un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année calendaire (un mouvement étant un décollage ou un atterrissage), en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des trois années calendaires précédant l'évaluation 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 régler le problème des nuisances sonores de la façon la plus efficiente, aéroport par aéroport;
- 3) «aéronef», un aéronef à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'aéronef comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage;
- 4) «aéronef présentant une faible marge de conformité», un aéronef civil qui respecte les valeurs limites de certification définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago) avec une marge cumulée de moins de 10 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu), où la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;
- 5) «mesure antibruit», toute mesure ayant un impact sur le climat sonore autour d'un aéroport et à laquelle s'appliquent les principes de l'approche équilibrée de l'OACI, y compris d'autres mesures non opérationnelles qui peuvent influencer



sur le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores liées au trafic aérien;

- 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.

### *Article 3*

#### **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.

### *Article 4*

#### **Règles générales relatives à la gestion du bruit des aéronefs**

1. Les États membres adoptent une approche équilibrée en ce qui concerne la gestion du bruit lié au trafic aérien. À cette fin, les États membres:
  - a) évaluent la situation des différents aéroports en matière de bruit;
  - b) définissent l'objectif à atteindre en matière d'atténuation du bruit;
  - c) déterminent les mesures envisageables pour réduire l'impact des nuisances;
  - d) évaluent le rapport coût-efficacité probable des mesures envisageables;
  - e) sélectionnent les mesures;
  - f) consultent en toute transparence les parties prenantes sur les mesures prévues;
  - g) statuent sur les mesures à prendre et s'assurent de fournir suffisamment d'informations à leur égard;
  - h) mettent en œuvre les mesures;
  - i) prévoient un mécanisme de recours en cas de contentieux.

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:
  - a) effet prévisible d'une réduction à la source du bruit lié au trafic aérien;
  - b) planification et gestion de l'utilisation des sols;
  - c) procédures opérationnelles de réduction du bruit;
  - d) restrictions d'exploitation, mais pas en première intention.

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

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.
4. Sans préjudice du paragraphe 3, les restrictions d'exploitation prenant la forme du retrait d'aéronefs présentant une faible marge de conformité des opérations aéroportuaires ne font pas obligation aux aéronefs civils subsoniques de se conformer, par une certification initiale ou une recertification, à la norme de bruit visée au volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago.
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.
6. Les mesures prises en vertu du présent règlement contribuent aux plans d'action nationaux relatifs au bruit lié au trafic aérien, comme cela est mentionné à l'article 8 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>.

#### *Article 5*

#### **Règles concernant l'évaluation du bruit**

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<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

<sup>10</sup> JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.

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 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<sup>11</sup>.
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.

---

<sup>11</sup> JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.

## Article 6

### Informations relatives au bruit

1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont basées sur les caractéristiques sonores des aéronefs, telles que déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (cinquième édition, juillet 2008).
2. À la demande de la Commission, les transporteurs communiquent les informations suivantes sur les caractéristiques sonores des aéronefs qui utilisent des aéroports de l'Union:
  - a) numéro de queue de l'appareil;
  - b) certificat(s) de caractéristiques sonores de l'appareil et masse réelle maximale au décollage;
  - c) toute modification de l'aéronef ayant une influence sur les caractéristiques sonores;
  - d) bruit produit par l'appareil et information sur ses caractéristiques techniques à des fins de modélisation.

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

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

3. L'Agence vérifie les données concernant les performances et les caractéristiques sonores des aéronefs à des fins de modélisation, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup>.
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.

## Article 7

### Dispositions relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation

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<sup>13</sup> pour l'aéroport et pour la période de planification horaire concernés.

---

<sup>12</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>13</sup> JO L 14 du 22.1.1993.

2. À la suite de l'évaluation menée conformément à l'article 5, la notification de la décision est accompagnée d'un rapport écrit expliquant les raisons de l'introduction de la restriction d'exploitation, l'objectif environnemental défini pour l'aéroport, les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif et l'évaluation du rapport coût-efficacité probable des différentes mesures envisagées, y compris, le cas échéant, leur impact transfrontalier.
3. Lorsque la restriction d'exploitation concerne le retrait d'aéronefs présentant une faible marge de conformité d'un aéroport, aucune nouvelle mise en service d'aéronefs présentant une faible marge de conformité n'est autorisée sur cet aéroport dans les six mois qui suivent la notification. Les autorités compétentes statuent sur le taux annuel de suppression des aéronefs présentant une faible marge de conformité dans la flotte des transporteurs touchés sur cet aéroport, en prenant dûment en compte l'âge des aéronefs et la composition globale de la flotte. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 3, ce taux ne dépasse pas 20 % du nombre d'aéronefs présentant une faible marge de conformité qui composent la flotte du transporteur sur l'aéroport concerné.
4. Tout recours contre des décisions relatives à des restrictions d'exploitation liées au bruit est soumis conformément au droit national.

#### *Article 8*

#### **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:
  - a) 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;
  - b) 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.

#### *Article 9*

#### **Dérogations concernant les exploitations particulières d'aéronefs à caractère exceptionnel**

Au cas par cas, les autorités compétentes peuvent autoriser, sur des aéroports situés sur leur territoire, l'exploitation particulière d'aéronefs présentant une faible marge de conformité qui ne pourrait avoir lieu sur la base des dispositions de la présente directive.

La dérogation est limitée:

- a) aux aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder de dérogation temporaire;
- b) aux aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien.

#### *Article 10*

#### **Droit de regard**

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.

#### *Article 11*

#### **Actes délégués**

La Commission se voit conférer le pouvoir d'adopter des actes délégués, conformément à l'article 12, en ce qui concerne:

- a) la modification de la définition des aéronefs visée à l'article 2, point 3, et celle des aéronefs présentant une faible marge de conformité visée à l'article 2, paragraphe 4;
- b) la modification et la mise à jour des normes de certification relatives au bruit prévues aux articles 4 et 8, et de la procédure de certification prévue à l'article 6, paragraphe 1;
- c) la modification de la méthode et du rapport technique visés à l'annexe I.

## Article 12

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués qui est conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.
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.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 peut être révoquée par le Parlement européen ou par le Conseil. La révocation met un terme à la délégation de pouvoir spécifiée dans cette décision. Elle prend effet le lendemain de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Tout acte délégué adopté conformément à l'article 11 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification dudit acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration dudit délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission qu'ils ne comptaient pas exprimer d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

## 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<sup>14</sup>.

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

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat quand, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

---

<sup>14</sup> JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

*Article 14*

**Information et révision**

Les États membres présentent à la Commission, à sa demande, des informations sur l'application du présent règlement.

Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement.

Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions de révision du présent règlement.

*Article 15*

**Abrogation**

La directive 2002/30/CE est abrogée avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement:

*Article 16*

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*



## ANNEXE I

### **Évaluation des nuisances sonores sur un aéroport**

#### Méthodologie:

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<sup>e</sup> édition.

#### Indicateurs:

1. Les répercussions des nuisances sonores du trafic aérien seront au moins décrites en termes d'indicateurs de bruit  $L_{den}$  et  $L_{night}$ , définis et calculés conformément à l'annexe I de la directive 2002/49/CE.
2. Les autorités compétentes peuvent utiliser d'autres indicateurs de bruit ayant une base scientifique afin de rendre compte des nuisances sonores qu'entraîne le trafic aérien.

#### Informations relatives à la gestion du bruit:

1. Situation actuelle
  - 1.1 Description de l'aéroport, y compris informations sur sa taille, sa localisation, ses environs, le volume et la composition du trafic aérien.
  - 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.
  - 1.3 Détail des courbes isopsophiques pour l'année en cours et les années précédentes, y compris estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs.
  - 1.4 Description des mesures de gestion du bruit des aéronefs qui sont en vigueur ou prévues dans le cadre de l'approche équilibrée, présentation de leurs répercussions et de leur contribution au traitement des nuisances sonores, à savoir:
    - 1.4.1. réduction à la source:
      - évolution de la flotte aérienne et développements technologiques;
      - projets spécifiques de modernisation de flotte;
    - 1.4.2. planification et gestion de l'utilisation des sols:
      - instruments de planification existants, notamment planification globale et zonage acoustique;

- mesures d'atténuation mise en place, telles que codes des bâtiments, programmes d'isolation phonique ou mesures destinées à réduire les zones où l'utilisation des sols est délicate;

- processus de consultation sur les mesures concernant l'utilisation des sols;

- suivi de l'empiètement;

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

- pistes préférentielles;

- corridors préférentiels;

- procédures d'approche et de décollage destinées à atténuer les nuisances sonores;

- niveau de réglementation de ces mesures par des indicateurs environnementaux, mentionnés à l'annexe I du règlement (CE) n° 691/2010 de la Commission.

1.4.4. restrictions d'exploitation:

- restrictions globales, notamment plafonds de flux aériens ou quotas de nuisances sonores;

- instruments financiers mis en place, par exemple taxes aéroportuaires calculées en fonction du bruit;

- restrictions spécifiques aux aéronefs, comme le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité;

- restrictions partielles, faisant la différence entre les mesures de jour et les mesures de nuit.

## 2. Prévisions en l'absence de nouvelles mesures

2.1 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, composition future et prévision de croissance du trafic.

2.2 En cas d'augmentation de la capacité de l'aéroport, présentation des avantages qu'il y a à offrir cette capacité supplémentaire dans le cadre du réseau aérien et de la région au sens large.

2.3 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.

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

- 2.5 Évaluation des conséquences et des coûts possibles au cas où aucune mesure ne serait prise pour atténuer l'impact d'une aggravation de la pollution sonore — si ce cas de figure est envisageable.
3. Examen de mesures complémentaires
- 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, nombre de personnes susceptibles d'en bénéficier, avec calendrier de mise en œuvre, et classement de l'efficacité d'ensemble des différentes mesures.
- 3.2 Aperçu des effets que les mesures proposées pourraient avoir en matière d'environnement et de concurrence sur d'autres aéroports, sur les exploitants et sur d'autres parties intéressées.
- 3.3 Raisons qui ont conduit à retenir une solution plutôt qu'une autre.
- 3.4 Résumé non technique.

## **ANNEXE II**

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

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

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

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

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