RÈGLEMENT (UE) N° 598/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 avril 2014

relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports. Cela 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'introduction de mesures visant à réduire les répercussions des nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports de l'Union. Ces mesures devraient améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie des riverains, et renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles, notamment lorsque des vols de nuit sont concernés.

(3) 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 (ci-après dénommée «approche équilibrée») et définit une méthode cohérente pour traiter la question des nuisances sonores liées au trafic aérien. L'approche équilibrée devrait demeurer le fondement de la réglementation du bruit généré par l'aviation en tant qu'industrie d'envergure mondiale. 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 place. L'intégration des règles internationales de l'approche équilibrée dans le présent règlement devrait permettre de réduire sensiblement le risque de contentieux internationaux dans le cas où des transporteurs de pays tiers seraient touchés par des restrictions d'exploitation liées au bruit.

(4) À la suite du retrait des aéronefs les plus bruyants en vertu de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) et de la directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]), il est nécessaire de mettre à jour les modalités de mise en œuvre des mesures de restriction d'exploitation afin de permettre aux autorités de traiter la question des aéronefs actuels les plus bruyants, le but étant d'améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union dans le cadre international de l'approche équilibrée.

([1]) JO C 181 du 21.6.2012, p. 173.
([2]) JO C 277 du 13.9.2012, p. 110.
([3]) Position du Parlement européen du 12 décembre 2012 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 24 mars 2014 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 15 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel).
([4]) 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 (JO L 85 du 28.3.2002, p. 40).
([5]) 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 relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988) (JO L 374 du 27.12.2006, p. 1).

(5) Le rapport de la Commission du 15 février 2008 intitulé «Restrictions d'exploitation pour raison de bruit dans les aéroports de l'Union européenne» a mis en évidence la nécessité de clarifier la répartition des compétences dans le texte de la directive 2002/30/CE, ainsi que les droits et obligations précis des parties intéressées durant le processus d'évaluation du bruit, de façon à garantir que les mesures prises pour atteindre les objectifs de réduction du bruit présentent un bon rapport coût-efficacité pour chaque aéroport.

(6) L'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peut contribuer à améliorer le niveau général 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 concurrence ou entrave l'efficience globale du réseau aérien de l'Union. Étant donné que la réalisation de l'objectif spécifique en matière d'atténuation du bruit défini par le présent règlement ne peut pas être atteinte par les seuls États membres mais peut, au moyen de règles harmonisées sur la procédure d'introduction de restrictions d'exploitation dans le cadre du processus de gestion du bruit, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Une telle méthode harmonisée n'impose pas d'objectifs qualitatifs en matière de bruit, ceux-ci résultant comme auparavant de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]), d'autres règles ou de la législation applicables de l'Union dans chaque État membre, pas plus qu'elle ne préjuge de la sélection concrète des mesures à prendre.

(7) Le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'aux États membres dans lesquels se situe un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année calendaire, et lorsque l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit est envisagée dans ces aéroports.

(8) Le présent règlement devrait s'appliquer aux aéronefs de l'aviation civile. Il ne devrait pas s'appliquer aux aéronefs tels que les aéronefs militaires et les aéronefs menant des opérations de douane, de police et de lutte contre les incendies. En outre, il convient d'exempter de l'application du présent règlement diverses opérations de nature exceptionnelle telles que les vols opérant pour des raisons d'urgence humanitaire, les opérations de recherche et de sauvetage en situation d'urgence, l'aide médicale ainsi que les opérations de secours en cas de catastrophe.

(9) S'il convient d'évaluer les nuisances sonores à intervalles réguliers, conformément à la directive 2002/49/CE, celles-ci ne devraient donner lieu à des mesures de réduction du bruit supplémentaires que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. Pour les aéroports dans lesquels un problème de bruit a été constaté, des mesures supplémentaires de réduction du bruit devraient être identifiées conformément à la méthodologie définie dans le cadre de l'approche équilibrée. Afin d'assurer une large application de l'approche équilibrée au sein de l'Union, il est recommandé d'y recourir chaque fois que son utilisation est jugée adaptée par les différents États membres concernés, même au-delà du champ d'application du présent règlement. Des restrictions d'exploitation liées au bruit ne devraient être introduites que lorsque d'autres mesures relevant de l'approche équilibrée ne suffisent pas pour atteindre les objectifs spécifiques en matière de réduction du bruit.

(10) 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 évaluation du rapport coût-efficacité met l'accent sur la réalisation d'un objectif donné par les moyens les plus efficaces possibles en termes de coûts, ce qui n'exige qu'une comparaison des coûts. Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres d'avoir recours à une analyse coût-bénéfice lorsque cela est approprié.

(11) L'importance des questions sanitaires liées aux problèmes de bruit doit être reconnue, et il importe donc de prendre ces aspects en considération de façon cohérente dans tous les aéroports lorsqu'une décision est prise sur des objectifs de réduction du bruit, en tenant compte des règles communes de l'Union en vigueur dans ce domaine. Par conséquent, les aspects sanitaires devraient être examinés conformément à la législation de l'Union sur l'évaluation des effets du bruit.

(12) Les évaluations du bruit devraient se fonder sur des critères objectifs et mesurables communs à tous les États membres ainsi que sur les informations existantes disponibles, telles que les informations découlant de la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE. Les États membres devraient s'assurer que ces informations sont fiables, qu'elles sont obtenues de manière transparente et qu'elles sont accessibles aux autorités compétentes ainsi qu'aux parties prenantes. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi nécessaires.

([1]) Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).

(13) L'autorité compétente chargée d'adopter des restrictions d'exploitation liées au bruit devrait être indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représente les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport. Cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux États membres de modifier leurs structures administratives ou leurs processus de prise de décision.

(14) Il est admis que les États membres ont arrêté des restrictions d'exploitation liées au bruit en conformité avec la législation nationale basée sur des méthodes d'évaluation du bruit reconnues au niveau national, qui sont susceptible de n'être pas encore pleinement cohérentes avec la méthode décrite par la conférence européenne de l'aviation civile dans son document n° 29 intitulé «Rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils»(ci-après dénommé «doc. 29 de la CEAC»), ou qui n'utilisent pas les données internationalement reconnues sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs. Toutefois, l'efficacité et l'efficience d'une restriction d'exploitation liée au bruit devraient être évaluées conformément aux méthodes exposées dans le doc. 29 de la CEAC et à l'approche équilibrée. Par conséquent, les États membres devraient adapter leurs évaluations des restrictions d'exploitation existant dans leur législation nationale de façon à se conformer pleinement au doc. 29 de la CEAC.

(15) Une nouvelle définition des restrictions d'exploitation, plus large que celle de la directive 2002/30/CE, devrait être introduite afin de faciliter la mise en œuvre des nouvelles technologies et des nouvelles capacités opérationnelles des aéronefs et des équipements au sol. Son application ne devrait pas conduire à retarder la mise en œuvre des mesures opérationnelles qui pourraient atténuer immédiatement les répercussions des nuisances sonores sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle d'un aéroport. De telles mesures ne devraient donc pas être considérées comme constituant de nouvelles restrictions d'exploitation.

(16) La centralisation des informations sur le bruit permettrait de réduire sensiblement la charge administrative pesant à la fois sur les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports. À l'heure actuelle, ces informations sont fournies et gérées au niveau de chaque aéroport. Ces données doivent être mises à la disposition des exploitants d'aéronefs et des aéroports à des fins d'exploitation. Il importe d'utiliser la banque de données de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence») concernant la certification des caractéristiques acoustiques comme un outil de validation des données sur les vols détenues par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). À l'heure actuelle, ces données sont demandées systématiquement aux fins de la gestion centrale des flux, mais elles ne sont pour l'instant pas accessibles à la Commission ou à l'Agence, et elles doivent être définies pour les besoins du présent règlement et afin de réglementer la performance de la gestion du trafic aérien. L'accès aisé à des données de modélisation validées, déterminées conformément à des processus et des bonnes pratiques internationalement reconnus, devrait permettre d'améliorer la qualité de la cartographie des courbes isopsophiques de chaque aéroport, afin d'aider à la prise de décisions politiques.

(17) Afin d'éviter des conséquences indésirables sur la sécurité aérienne, la capacité des aéroports et la concurrence, la Commission devrait, lorsqu'elle constate que la procédure suivie pour introduire des restrictions d'exploitation liées au bruit ne répond pas aux exigences du présent règlement, le notifier à l'autorité compétente concernée. L'autorité compétente concernée devrait examiner la notification de la Commission et informer celle-ci de ses intentions avant d'introduire des restrictions d'exploitation.

(18) Afin de tenir compte de l'approche équilibrée, il convient de prévoir, dans des cas particuliers, pour les exploitants établis dans des pays en développement, une possibilité de dérogation sans laquelle ils subiraient un préjudice excessif. La référence aux «pays en développement» doit être comprise à la lumière de ce contexte spécifique qu'est celui de l'aviation et ne saurait comprendre tous les pays susceptibles d'être par ailleurs désignés comme tels au sein de la communauté internationale. Il est notamment nécessaire de veiller à ce que toute dérogation de ce type soit compatible avec le principe de non-discrimination.

(19) Afin de refléter 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 le pouvoir d'adopter des 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 en tenant compte, le cas échéant, des modifications apportées aux documents OACI, et en actualisant la référence à la méthode de calcul des courbes isopsophiques en tenant compte, le cas échéant, des modifications apportées aux documents OACI. En outre, les modifications apportées au doc. 29 de la CEAC devraient également être prises en considération pour des mises à jour techniques au moyen d'actes délégués, le cas échéant. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

(20) Bien que le présent règlement exige une évaluation régulière des nuisances sonores des aéroports, une telle évaluation n'implique pas nécessairement l'adoption de nouvelles restrictions d'exploitation liées au bruit ou la réévaluation des restrictions existantes. Le présent règlement n'exige donc pas la réévaluation des restrictions d'exploitation liées au bruit qui sont déjà en place à la date de son entrée en vigueur, y compris celles résultant de décisions de justice ou de processus de médiation locaux. Les modifications mineures d'ordre technique apportées aux mesures, sans conséquence réelle en matière de capacité ou d'exploitation, ne devraient pas être considérées comme de nouvelles restrictions d'exploitation liées au bruit.

(21) Lorsque le processus de consultation précédant l'adoption d'une restriction d'exploitation liée au bruit a été engagé au titre de la directive 2002/30/CE et qu'il est encore en cours à la date de l'entrée en vigueur du présent règlement, il convient de permettre que la décision finale soit prise conformément à ladite directive afin de préserver les progrès déjà réalisés dans le cadre de ce processus.

(22) Compte tenu de la nécessité d'une application cohérente de la méthode d'évaluation du bruit sur le marché de l'aviation de l'Union, le présent règlement fixe des règles communes dans le domaine des restrictions d'exploitation liées au bruit.

(23) Il convient, dès lors, 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, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit, aéroport par aéroport, de façon à contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et à limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien, conformément à l'approche équilibrée.

2. Le présent règlement a pour objectifs de:

a) faciliter la réalisation d'objectifs spécifiques, y compris sanitaires, en matière d'atténuation du bruit au niveau de chaque aéroport, tout en respectant les règles pertinentes de l'Union, en particulier celles fixées par la directive 2002/49/CE, ainsi que la législation applicable dans chaque État membre;

b) permettre le recours à des restrictions d'exploitation 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 engagés dans l'aviation civile. Il ne s'applique pas aux aéronefs engagés dans des opérations militaires, des douanes, de police ou dans des opérations similaires.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «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 19 sièges passagers ou plus, à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage;

2) «aéroport», un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année calendaire (un mouvement étant un décollage ou un atterrissage), sur la base du nombre moyen de mouvements au cours des trois années calendaires précédant l'évaluation du bruit;

3) «approche équilibrée», la procédure élaborée par l'Organisation de l'aviation civile internationale en vertu de laquelle sont examinées de façon cohérente les diverses mesures disponibles, à savoir la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation dites «à moindre bruit» et les restrictions d'exploitation, en vue de traiter le problème du bruit de manière économiquement efficiente, aéroport par aéroport;

4) «aéronef présentant une faible marge de conformité», un aéronef qui fait l'objet d'une certification conformément aux valeurs limites définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 (convention de Chicago) avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu) pendant une période de transition jusqu'au 14 juin 2020, et avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB après la fin de cette période de transition, la marge cumulée, exprimée en EPNdB, étant obtenue par la somme des différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximal autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;

5) «mesure liée au bruit», toute mesure qui affecte l'environnement sonore autour d'un aéroport et à laquelle s'appliquent les principes de l'approche équilibrée, y compris d'autres mesures non opérationnelles qui peuvent influer sur le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores liées au trafic aérien;

6) «restriction d'exploitation», une mesure liée au bruit qui limite l'accès à un aéroport ou en réduit la capacité opérationnelle, y compris les restrictions d'exploitation visant à interdire, dans certains aéroports, l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité ainsi que les restrictions d'exploitation partielles qui s'appliquent, par exemple, pendant une période déterminée au cours de la journée, ou seulement pour certaines pistes de l'aéroport.

Article 3

Autorités compétentes

1. Un État membre dans lequel est situé un aéroport visé à l'article 2, point 2), désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation.

2. Les autorités compétentes sont indépendantes de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit. Cette indépendance peut être assurée par une séparation fonctionnelle.

3. Les États membres communiquent en temps utile à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes visées au paragraphe 1. La Commission publie cette information.

Article 4

Droit de recours

1. Les États membres veillent à ce qu'il existe un droit de recours contre les restrictions d'exploitation adoptées en vertu du présent règlement devant une instance d'appel autre que l'autorité qui a adopté la restriction contestée, conformément à la législation et aux procédures nationales.

2. L'État membre dans lequel est situé un aéroport visé à l'article 2, point 2), communique à la Commission, en temps utile, le nom et l'adresse de l'instance d'appel visée au paragraphe 1 ou, le cas échéant, les modalités visant à garantir la désignation d'une instance d'appel.

Article 5

Règles générales relatives à la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien

1. Les États membres veillent à ce que les nuisances sonores dans chaque aéroport visé à l'article 2, point 2), soit évaluée conformément à la directive 2002/49/CE.

2. Les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié. À cette fin, les États membres veillent à ce que:

a) l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, en tenant compte, le cas échéant, de l'article 8 et de l'annexe V de la directive 2002/49/CE, soit défini;

b) les mesures envisageables pour réduire les répercussions des nuisances sonores soient déterminées;

c) le rapport coût-efficacité probable des mesures d'atténuation du bruit soit évalué de manière approfondie;

d) les mesures, compte tenu de l'intérêt public en matière de transport aérien en ce qui concerne les perspectives de développement de leurs aéroports, soient sélectionnées sans nuire à la sécurité;

e) les parties prenantes soient consultées en toute transparence sur les mesures prévues;

f) les mesures soient adoptées et des informations suffisantes à leur égard soient prévues;

g) les mesures soient mises en œuvre; et

h) un mécanisme de recours en cas de contentieux soit prévu.

3. Les États membres veillent à ce que, lorsque des mesures sont prises en matière de bruit, l'association suivante des mesures envisageables soit examinée, en vue de déterminer la mesure ou la combinaison de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité:

a) l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien;

b) la planification et la gestion de l'utilisation des terrains;

c) des procédures opérationnelles de réduction du bruit;

d) des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée.

Au nombre des mesures envisageables peut figurer, si nécessaire, le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité. Les États membres, ou les organismes gestionnaires d'aéroports, selon le cas, peuvent offrir des incitations économiques pour encourager les exploitants d'aéronefs à utiliser des aéronefs moins bruyants pendant la période de transition visée à l'article 2, point 4). Ces incitations économiques sont conformes aux règles applicables en matière d'aides d'État.

4. Dans le cadre de l'approche équilibrée, les mesures peuvent être distinguées selon le type d'aéronef, les caractéristiques acoustiques de l'aéronef, l'utilisation des installations aéroportuaires et de navigation aérienne, les trajectoires de vol et/ou le créneau horaire concerné.

5. Sans préjudice du paragraphe 4, les restrictions d'exploitation prenant la forme du retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité n'affectent pas les aéronefs civils subsoniques qui se conforment, par une certification initiale ou une recertification, à la norme de bruit fixée au volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago.

6. Les mesures ou une combinaison de mesures prises conformément au présent règlement pour un aéroport donné n'entraînent pas de restrictions au-delà de ce qui 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, en particulier en termes de nationalité ou d'identité, et ne sont pas arbitraires.

Article 6

Règles relatives à l'évaluation du bruit

1. Les autorités compétentes veillent à ce que les nuisances sonores dans les aéroports relevant de leur responsabilité soient régulièrement évaluées, conformément à la directive 2002/49/CE et à la législation applicable au sein de chaque État membre. 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 ([1]).

2. S'il ressort de l'évaluation visée au paragraphe 1 que de nouvelles mesures de restriction d'exploitation peuvent être nécessaires pour lutter contre les nuisances sonores dans un aéroport, les autorités compétentes veillent à ce que:

a) la méthode, les indicateurs et les informations prévus à l'annexe I soient appliqués de façon à tenir dûment compte de la contribution de chaque type de mesure dans le cadre de l'approche équilibrée, avant que des restrictions d'exploitation ne soient introduites;

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

c) le rapport coût-efficacité de toute nouvelle restriction d'exploitation soit évalué, conformément à l'annexe II. Les modifications mineures d'ordre technique apportées à ces mesures, sans conséquence réelle en matière de capacité ou d'exploitation, ne sont pas considérées comme de nouvelles restrictions d'exploitation;

d) le processus de consultation des parties intéressées, qui peut prendre la forme d'un processus de médiation, soit organisé de manière rapide et concrète, en veillant à la disponibilité et à la transparence pour ce qui concerne les données et la méthode de calcul. Les parties intéressées disposent d'au moins trois mois avant l'adoption des nouvelles restrictions d'exploitation pour soumettre leurs observations. Au nombre des parties intéressées figurent au moins:

i) les riverains des aéroports qui souffrent de nuisances sonores liées au trafic aérien, ou leurs représentants, et les autorités locales concernées;

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

iii) les exploitants d'aéroport concernés;

iv) les représentants de ces exploitants d'aéronefs susceptibles d'être affectés par les mesures liées au bruit;

v) les prestataires de services de navigation aérienne concernés;

vi) le gestionnaire de réseau, tel qu'il est défini dans le règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission ([2]);

vii) le cas échéant, le coordonnateur désigné pour les créneaux horaires.

([1]) Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n ° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne (JO L 201 du 3.8.2010, p. 1).

([2]) Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 (JO L 185 du 15.7.2011, p. 1).

3. Les autorités compétentes assurent la surveillance et le suivi de la mise en œuvre des restrictions d'exploitation et prennent les mesures qui s'imposent. Elles veillent à ce que des informations pertinentes soient mises gratuitement à la disposition des riverains des aéroports et des autorités locales concernées, et à ce que ces informations soient facilement et rapidement accessibles.

4. Ces informations pertinentes peuvent comprendre:

a) dans le respect du droit national, des informations relatives aux violations présumées dues à des modifications des procédures de vol, au regard de leur incidence et des raisons qui ont motivé ces modifications;

b) les critères généraux appliqués lors de la répartition et de la gestion du trafic dans chaque aéroport, dans la mesure où ces critères peuvent avoir des répercussions sur l'environnement ou sur les nuisances sonores; et

c) les données collectées par les systèmes de mesure du bruit, si elles existent.

Article 7

Informations relatives aux caractéristiques acoustiques

1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont fondées sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (sixième édition, mars 2011).

2. À la demande de la Commission, les exploitants d'aéronefs communiquent les informations suivantes sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs qu'ils exploitent dans les aéroports de l'Union:

a) la nationalité et le numéro d'immatriculation de l'aéronef;

b) la documentation sur les caractéristiques sonores de l'appareil, avec la masse maximale au décollage;

c) toute modification de l'aéronef affectant ses caractéristiques acoustiques et indiquée dans la documentation sur le bruit.

3. À la demande de l'Agence, les titulaires d'un certificat de type pour un aéronef ou d'un certificat de type supplémentaire, délivré conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]), et les personnes morales ou physiques exploitant des aéronefs pour lesquelles aucun certificat de type n'a été délivré au titre dudit règlement, fournissent des informations relatives aux nuisances sonores liées au trafic aérien et à la performance à des fins de modélisation du bruit. L'Agence précise les données requises, le délai à respecter et la forme qu'elles doivent revêtir ainsi que la manière dont elles doivent être fournies. L'Agence vérifie les informations reçues concernant les nuisances sonores liées au trafic aérien et les caractéristiques techniques à des fins de modélisation, et les met à la disposition des autres parties à des fins de modélisation du bruit.

4. Les données visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article sont limitées à ce qui est strictement nécessaire et sont fournies gratuitement en version électronique, dans le format spécifié par la Commission.

5. L'Agence vérifie les données concernant les nuisances sonores liées au trafic aérien et les performances aux fins de modélisation dans le cadre de l'accomplissement de ses missions, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.

([1]) Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

6. Les données sont stockées dans une base de données centrale et mises à la disposition des autorités compétentes, des exploitants d'aéronefs, des prestataires de services de navigation aérienne et des exploitants d'aéroports à des fins d'exploitation.

Article 8

Règles 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 intéressées concernées un préavis de six mois, expirant au moins deux mois avant que ne soient définis les paramètres de coordination des créneaux horaires tels qu'ils sont définis à l'article 2, point m), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ([1]) pour l'aéroport et pour la période de planification horaire concernés.

2. À la suite de l'évaluation menée conformément à l'article 6, la notification de la décision est accompagnée d'un rapport écrit, conformément aux exigences décrites à l'article 5, expliquant les raisons de l'introduction de la restriction d'exploitation, l'objectif de réduction du bruit défini pour l'aéroport, les mesures envisagées 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. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut, dans un délai de trois mois suivant la date de réception du préavis visé au paragraphe 1, examiner le processus d'introduction d'une restriction d'exploitation. Lorsque la Commission est d'avis que l'introduction d'une restriction d'exploitation liée au bruit ne suit pas le processus défini dans le présent règlement, elle peut en informer l'autorité compétente concernée. L'autorité compétente concernée examine la notification de la Commission et informe celle-ci de ses intentions avant d'introduire la restriction d'exploitation.

4. Lorsque la restriction d'exploitation concerne le retrait d'aéronefs présentant une faible marge de conformité sur un aéroport, aucune nouvelle mise en service n'est autorisée au-delà du nombre de mouvements effectués dans cet aéroport avec des aéronefs présentant une faible marge de conformité, dans les six mois qui suivent le préavis visé au paragraphe 1, à celui de la période correspondante de l'année précédente. Les États membres veillent à ce que les autorités compétentes statuent sur le taux annuel de réduction du nombre de mouvements des aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont utilisés par les exploitants affectés dans cet aéroport, en prenant dûment en compte l'âge de l'aéronef et la composition de l'ensemble de la flotte. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 4, ce taux ne dépasse pas 25 % du nombre de mouvements effectués par des aéronefs présentant une faible marge de conformité pour chaque exploitant desservant l'aéroport concerné.

Article 9

Pays en développement

1. Afin d'éviter tout préjudice économique excessif, les autorités compétentes peuvent exempter des restrictions d'exploitation les aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont immatriculés dans des pays en développement, tout en respectant le principe de non-discrimination, pour autant que ces aéronefs:

a) bénéficient d'une certification acoustique qui soit conforme aux normes visées au chapitre 3, volume 1, 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;

c) aient figuré au registre du pays en développement concerné au cours de cette période de cinq ans; et

d) continuent d'être exploités par une personne morale ou physique établie dans ce pays.

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

([1]) Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

Article 10

Exemptions concernant les exploitations d'aéronefs à caractère exceptionnel

Les autorités compétentes peuvent autoriser, au cas par cas, des exploitations individuelles dans des aéroports relevant de leur responsabilité pour ce qui concerne des aéronefs présentant une faible marge de conformité qui ne pourraient autrement pas avoir lieu sur la base du présent règlement.

L'exemption est limitée:

a) aux exploitations qui revêtent un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder de dérogation temporaire, y compris les vols d'aide humanitaire; ou

b) aux vols non commerciaux à des fins de modification, de réparation ou d'entretien.

Article 11

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 12, en ce qui concerne:

a) les mises à jour techniques des normes de certification acoustique prévues à l'article 5, paragraphe 5, et à l'article 9, paragraphe 1, point a), et de la procédure de certification prévue à l'article 7, paragraphe 1;

b) les mises à jour techniques de la méthodologie et des indicateurs visés à l'annexe I.

Ces mises à jour ont pour objet de tenir compte des modifications des règles internationales pertinentes, s'il y a lieu.

Article 12

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 11 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 13 juin 2016. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de 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 de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 13

Information et révision

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

Au plus tard le 14 juin 2021, 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 14

Restrictions d'exploitation déjà en vigueur

Les restrictions d'exploitation liées au bruit qui étaient déjà en place avant le 13 juin 2016 restent en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser conformément au présent règlement.

Article 15

Abrogation

La directive 2002/30/CE est abrogée avec effet à compter du 13 juin 2016.

Article 16

Dispositions transitoires

Nonobstant l'article 15 du présent règlement, des restrictions d'exploitation liées au bruit adoptées après le 13 juin 2016 peuvent être adoptées conformément à la directive 2002/30/CE lorsque le processus de consultation engagé avant leur adoption était en cours à cette date et à condition que ces restrictions soient adoptées au plus tard une année après ladite date.

Article 17

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 13 juin 2016.

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

Fait à Strasbourg, le 16 avril 2014.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
M. SCHULZ	D. KOURKOULAS

ANNEXE I

ÉVALUATION DES NUISANCES SONORES DANS UN AÉROPORT

Méthodologie

Les autorités compétentes veillent à recourir à des méthodes d'évaluation du bruit qui ont été développées par la conférence européenne de l'aviation civile conformément à son document n° 29 intitulé «Rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils», 3e 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. Des indicateurs de bruit supplémentaires ayant une base objective peuvent être utilisés.

Informations relatives à la gestion du bruit

1. Situation actuelle

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

1.2. Une description des objectifs environnementaux fixés pour l'aéroport et du contexte national. Cela comprend une description des objectifs de réduction du bruit pour l'aéroport.

1.3. Les détails des courbes isopsophiques pour les années précédentes pertinentes – y compris une estimation du nombre de personnes souffrant des nuisances sonores liées au trafic aérien – réalisée conformément à l'annexe II de la directive 2002/49/CE.

1.4. Une description des mesures de gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien qui sont en vigueur ou prévues dans le cadre de l'approche équilibrée, et de leurs répercussions sur les nuisances sonores et de leur contribution à celles-ci, par référence:

1.4.1. pour la réduction à la source:

a) aux informations concernant la flotte aérienne actuelle et les développements technologiques escomptés;

b) aux projets spécifiques de renouvellement de flotte;

1.4.2. pour la planification et la gestion de l'utilisation des terrains:

a) aux instruments de planification existants, tels que la planification globale ou le zonage acoustique;

b) aux mesures d'atténuation en place, telles que les codes des bâtiments, des programmes d'isolation phonique ou des mesures destinées à réduire les zones où l'utilisation des terrains est délicate;

c) au processus de consultation pour ce qui concerne les mesures relatives à l'utilisation des terrains;

d) au suivi de l'empiétement;

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

a) aux pistes préférentielles;

b) aux corridors préférentiels;

c) aux procédures d'approche et de décollage destinées à atténuer les nuisances sonores;

d) à l'indication du niveau de réglementation de ces mesures par des indicateurs environnementaux, mentionnés à l'annexe I du règlement (UE) n° 691/2010;

1.4.4. pour les restrictions d'exploitation:

a) aux restrictions globales, telles que les plafonds de flux aériens ou les quotas de nuisances sonores;

b) aux restrictions spécifiques aux aéronefs, telles que le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité;

c) aux restrictions partielles, opérant une distinction entre les mesures de jour et les mesures de nuit;

1.4.5. aux instruments financiers en place, tels que les taxes aéroportuaires calculées en fonction du bruit.

2. Prévisions en l'absence de nouvelles mesures

2.1. Descriptions des aménagements aéroportuaires, le cas échéant, déjà approuvés et prévus, concernant par exemple l'augmentation de la capacité, l'extension des pistes et/ou des terminaux, les prévisions d'approches et de décollages, la composition future et la prévision de croissance du trafic, et une étude détaillée des répercussions des nuisances sonores que cette augmentation de la capacité, cette extension des pistes et/ou des terminaux, et cette modification des trajectoires de vol, d'approche et de décollage ont sur les zones environnantes.

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. Une description de l'effet sur le niveau général du bruit sans aucune mesure supplémentaire, et une description des mesures déjà programmées pour améliorer les répercussions des nuisances sonores sur la même période.

2.4. Courbes isopsophiques prévisionnelles – y compris une évaluation du nombre de personnes susceptibles de souffrir des nuisances sonores liées au trafic aérien – en opérant une distinction entre les zones résidentielles anciennes, les zones résidentielles récemment construites et les projets de futures zones résidentielles ayant déjà obtenu l'autorisation des autorités compétentes.

2.5. Évaluation des conséquences et des coûts possibles au cas où aucune mesure ne serait prise pour atténuer l'impact d'une aggravation des nuisances sonores, 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 de ces 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 le délai; et classement de l'efficacité générale des mesures particulières.

3.2. Un aperçu des effets possibles sur les plans de l'environnement et de la concurrence des mesures proposées sur d'autres aéroports, exploitants et autres parties intéressées.

3.3. Raisons qui ont conduit à l'option retenue.

3.4. Résumé non technique.

ANNEXE II

Évaluation du rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation liées au bruit

Le rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation liées au bruit envisagées sera évalué en tenant compte des éléments ci-après, dans la mesure du possible, de manière chiffrée:

1. l'amélioration escomptée en matière de bruit des mesures envisagées, présente et à venir;

2. la sécurité des opérations aériennes, y compris les risques pour les tiers;

3. la capacité de l'aéroport;

4. les effets sur le réseau aérien européen.

En outre, les autorités compétentes peuvent tenir dûment compte des facteurs suivants:

1. la santé et la sécurité des riverains de l'aéroport;

2. la durabilité environnementale, y compris l'interdépendance entre bruit et émissions;

3. tout effet direct, indirect ou catalytique sur l'emploi et les effets économiques.

Déclaration de la Commission concernant la révision de la directive 2002/49/CE

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

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