



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 26 mars 2014
(OR. en)**

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

**5560/2/14
REV 2 ADD 1**

**AVIATION 15
ENV 52
CODEC 149
PARLNAT 96**

PROJET D'EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du 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

- Projet d'exposé des motifs du Conseil
- Adopté par le Conseil le 24 mars 2014

I. INTRODUCTION

Le 1^{er} décembre 2011, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil sa proposition de règlement 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/CE¹.

Le 7 juin 2012, le Conseil est parvenu à une orientation générale sur ce projet de proposition.

Il a tenu compte, lors de ses travaux, des avis du Comité économique et social européen et du Comité des régions.

Le 12 décembre 2012, le Parlement européen a procédé au vote sur son avis en première lecture².

Après le vote du Parlement européen, des négociations se sont déroulées entre ce dernier, le Conseil et la Commission en vue de parvenir à un accord sur la proposition. Le 27 janvier 2014, un compromis définitif a été dégagé, qui a ensuite été approuvé par le Comité des représentants permanents, le 29 janvier 2014. La commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a elle aussi confirmé l'accord le 11 février 2014, et elle a adressé une lettre à cet effet au président du Comité des représentants permanents.

Le 17 février 2014, le Conseil a dégagé un accord politique sur sa position en première lecture³. Les juristes-linguistes des deux institutions ont examiné le projet de règlement sur la base du texte figurant à l'annexe de la lettre du Parlement européen susvisée et de l'accord politique du Conseil.

¹ doc. 18010/11.

² doc. 17488/12.

³ doc. 6258/14.

II. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

1. Observations générales

La directive sur les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports fait partie du paquet "aéroports", un ensemble de trois propositions destinées à renforcer la compétitivité dans les aéroports européens et à améliorer leurs performances en termes d'efficacité, de qualité et de résilience. La proposition ici examinée vise principalement à garantir une application cohérente, dans l'UE, de la série de principes et d'orientations adoptée par l'OACI et désignée sous le nom d'"approche équilibrée" en vue de la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'UE. Elle remplace et abroge la directive 2002/30/CE, l'acte de base en vigueur qui établit des règles et procédures concernant la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'UE.

2. La position du Conseil sur les amendements déposés par le Parlement concernant des aspects essentiels

i) Droit de regard

La Commission a proposé qu'il lui soit octroyé le droit d'examiner les décisions relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit avant leur mise en œuvre, et le droit de les suspendre. Le Conseil était d'accord avec le Parlement européen pour que la Commission ne soit autorisée qu'à examiner le processus à cet égard, et a donc accepté dans une large mesure l'esprit de l'amendement 32. Le Conseil, toutefois, ne partage pas la position du Parlement européen dans la mesure où elle n'établit aucune obligation pour les autorités des États membres à l'égard de la notification par la Commission des résultats de l'examen.

Parallèlement, l'orientation générale de la position du Conseil consistait aussi à maintenir le pouvoir discrétionnaire des autorités locales dans les décisions sur les restrictions d'exploitation. Le Conseil a donc accepté, dans un esprit de compromis, de tenir compte dans sa position en première lecture de la préoccupation exprimée par le Parlement européen, en indiquant que les autorités compétentes sont tenues d'examiner la notification de la Commission et d'informer celle-ci de leurs intentions concernant les restrictions d'exploitation à introduire.

ii) Santé

Le Parlement européen a adopté plusieurs amendements visant à inclure les effets nuisibles sur la santé humaine dans le processus d'évaluation du bruit mis en place par le règlement. Tout en reconnaissant l'importance de la santé dans ce processus, le Conseil a une approche différente et estime que les aspects liés à la santé sont couverts par les procédures mises en place dans le cadre de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Le Conseil estime particulièrement problématique d'inclure la santé dans la liste des éléments quantifiables et obligatoires à prendre en compte dans l'analyse de l'efficacité au regard des coûts, étant donné que la santé constitue un critère qui, au stade actuel du développement scientifique, est difficile à évaluer et à quantifier objectivement.

Dans le texte de compromis, les liens avec l'acquis de l'Union européenne sur l'évaluation du bruit dans l'environnement ont été renforcés, de manière à jeter un pont vers une future inclusion des aspects sanitaires dans le processus d'évaluation du bruit, sur la base de critères scientifiques objectifs. Plus précisément, les préoccupations du Parlement européen sont prises en compte avec l'ajout d'un nouveau considérant soulignant la nécessité d'évaluer les aspects sanitaires, d'une nouvelle référence à la santé dans les objectifs du règlement sur le bruit dans les aéroports et d'une obligation d'évaluer la situation d'un aéroport en matière de bruit en conformité avec la directive 2002/49/CE. Dans ce contexte, la Commission a accepté de faire une déclaration sur la révision qui est en cours de la directive 2002/49/CE, déclaration qui figure dans l'annexe au présent document.

iii) Périodes de transition

a) Définition d'"aéronef présentant une faible marge de conformité"

Selon la proposition initiale de la Commission, le seuil fixé pour définir un aéronef présentant une faible marge de conformité aurait dû être fixé avec une marge cumulée de moins de 10 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu), sans période de transition. De plus, la Commission proposait d'avoir la possibilité d'adapter ce seuil au moyen d'actes délégués afin de suivre les futures évolutions au sein de l'OACI. Le Conseil n'a pas été en mesure de retenir cette approche, et s'est mis d'accord avec le Parlement européen pour abaisser la marge cumulée à moins de 8 EPNdB pendant une période transitoire de quatre ans, afin de tenir compte de la composition actuelle des flottes d'aéronefs et des investissements déjà réalisés.

Les colégislateurs sont également convenus que la Commission ne devait pas se voir conférer le pouvoir de mettre à jour cette définition au moyen d'actes délégués mais que cet aspect devait rester du domaine de la procédure législative ordinaire.

b) Entrée en vigueur

Le texte de compromis maintient une entrée en vigueur à l'issue d'une période de 24 mois, laissant ainsi du temps aux États membres pour modifier ou abroger les dispositions nationales adoptées dans le cadre de l'application de la directive 2002/30/CE et pour désigner les instances nationales qui seront chargées des nouvelles tâches prévues dans le règlement. Cette période plus longue portera également dans les faits à six ans l'application transitoire du seuil de moins de 8 EPNdB pour les aéronefs présentant une faible marge de conformité.

iv) Restrictions d'exploitation déjà en vigueur et médiation

Tant le Conseil que le Parlement européen ont exprimé leurs préoccupations quant aux effets du nouveau règlement relatif au bruit sur les restrictions d'exploitation déjà en vigueur et sur les décisions les concernant. Ces préoccupations ont été examinées de manière approfondie durant les négociations et ont trouvé écho dans le compromis qui a été trouvé, qui prend également en compte le besoin de clarté juridique. Plus précisément, le texte de compromis garantit que les restrictions d'exploitation existantes demeureront en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser. De plus, l'article relatif aux dispositions transitoires prévoit que des restrictions d'exploitation peuvent continuer à être adoptées conformément à la directive 2002/30/CE si les processus de consultation nécessaires étaient déjà engagés avant l'entrée en vigueur du nouveau règlement et pour autant que les restrictions d'exploitation soient adoptées dans un délai d'un an. En ce qui concerne la médiation, il est précisé que la consultation des parties intéressées peut également prendre la forme d'un processus de médiation. En outre, un nouveau considérant précise que la notion de restrictions d'exploitation déjà en vigueur couvre celles résultant de décisions de justice ou de processus de médiation.

3. Autres amendements du Parlement européen

- Outre l'obligation de fournir régulièrement des informations aux riverains sur la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit, le texte de compromis prévoit une transparence accrue en indiquant des éléments d'information dont la mise à disposition devrait être encouragée.
- Afin d'alléger la charge pesant sur les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne la transmission d'informations sur les données de modélisation du bruit, les dispositions à cet égard sont simplifiées de manière à éviter les doublons et à éviter de devoir soumettre à nouveau des données existantes, et de manière à ce que les informations demandées soient adaptées au but recherché.

III. CONCLUSION

La position du Conseil en première lecture traduit le compromis intervenu lors des négociations entre le Conseil et le Parlement européen, avec la médiation de la Commission. Ce compromis a été confirmé dans une lettre adressée le 11 février 2014 par le président de la commission des transports et du tourisme (TRAN) au président du Comité des représentants permanents.

Dans cette lettre, le président de la commission TRAN indique qu'il recommandera aux membres de sa commission, et ensuite à la plénière, d'approuver sans amendement la position du Conseil en première lecture et de conclure la procédure législative ordinaire au stade de la deuxième lecture du Parlement européen, conformément à l'article 294 du TFUE.

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

"La Commission examine actuellement 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)."
