



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 15.2.2008

COM(2008)66 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

Restrictions d'exploitation pour raison de bruit dans les aéroports de l'UE

(Rapport sur l'application de la directive 2002/30/CE)

1. INTRODUCTION

Le bruit des avions est un sujet critique pour les habitants de zones situées à proximité des aéroports depuis que les avions à réaction se sont généralisés dans les années 60 et 70. Ce problème a incité les gouvernements et le secteur aéronautique à rechercher constamment des réductions du niveau de bruit produit par chaque aéronef, en parvenant notamment à un consensus à l'échelon international (OACI) sur l'introduction de normes de plus en plus strictes – un processus qui a conduit à définir les normes dites Chapitre 2, 3 et 4 pour les aéronefs. Il en résulte que les avions à réaction de transport de passagers actuellement en service sont nettement moins bruyants que leurs prédécesseurs.

Sur base de l'accord trouvé au sein de l'OACI pour l'interdiction des vieux avions à réaction bruyants du Chapitre 2, l'interdiction totale des aéronefs du Chapitre 2 est entrée en vigueur dans l'UE à partir d'avril 2002.

Le Conseil de l'OACI a adopté en juin 2001 une nouvelle norme de certification (Chapitre 4 de l'annexe 16, volume 1, de la Convention, sur l'aviation civile internationale) fixant des normes de bruit pour les nouveaux aéronefs entrant en service à partir du 1^{er} janvier 2006, mais aucun calendrier n'a été défini pour le retrait des aéronefs du Chapitre 3.

L'absence de calendrier a pour effet d'accroître la pression exercée pour que soient introduites des restrictions d'exploitation afin de diminuer les nuisances sonores dans les aéroports. Si les normes de bruit applicables à chaque aéronef ont été durcies, la croissance des niveaux de trafic et l'expansion du trafic régulier dans un nombre grandissant d'aéroports continuent de poser problème aux riverains. Il s'ensuit des demandes de restrictions d'exploitation supplémentaires dans certains aéroports afin de diminuer l'impact sonore des avions pendant les périodes les plus critiques (soirée, nuit et week-end) ou de restreindre l'utilisation des vieux aéronefs bruyants présentant une faible marge de conformité au Chapitre 3.

Le 26 mars 2002, la Communauté a adopté la directive 2002/30/CE relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté¹. La directive permet aux États membres d'introduire dans certains aéroports des nouvelles restrictions d'exploitation, notamment pour les aéronefs présentant une faible marge de conformité au Chapitre 3, pour autant que qu'elles soient conformes à l'approche dite "approche équilibrée" définie dans les résolutions A33-7 et A35-5 de l'assemblée de l'OACI. La même année, l'UE a adopté la directive 2002/49/CE² imposant que des cartes stratégiques de bruit et des plans d'action soient adoptés pour les principaux aéroports civils³ ainsi que pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants en vue de prévenir, d'éviter et de réduire les effets nocifs (y compris la gêne) du bruit du trafic aérien. La Commission présentera en 2009 un rapport séparé au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de cette directive. En 2006, l'UE a adopté une stratégie renouvelée sur le

¹ 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 28.03.2002, p. 40

² 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 - Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant.

³ 76 aéroports désignés par les États membres relèvent actuellement du champ d'application de la directive 2002/49/CE

développement durable⁴ qui vise à "réduire les nuisances sonores dues aux transports, tant à la source que par des mesures d'atténuation visant à garantir que les niveaux d'exposition globaux minimisent l'incidence sur la santé."

L'article 14 de la directive 2002/30/CE enjoint à la Commission de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de cette directive au plus tard dans les cinq ans suivant son entrée en vigueur. Il précise en outre que le rapport de la Commission doit être accompagné, le cas échéant, de propositions en vue de la révision de la directive. Ce rapport a pour but essentiel de montrer dans quelle mesure l'objectif de la directive est atteint et dans quelle mesure l'application de la directive y a contribué. Il contient donc une évaluation de l'efficacité de la directive, qui vise notamment à déterminer s'il est nécessaire de réviser la définition d' "aéronef présentant une faible marge de conformité" figurant à l'article 2, point d), (c'est-à-dire qui satisfait aux limites de certification fixée au Chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 EPNdB⁵ – aéronef dit "moins 5") pour la rendre plus sévère.

Pour situer cette discussion dans un contexte, le rapport évalue les changements observés depuis 2002 dans l'environnement sonore de la Communauté et détermine si le cadre réglementaire de la directive a contribué à ces changements. Ce travail qualitatif et quantitatif a nécessité un inventaire détaillé des mesures déjà prises ou prévues dans les aéroports dans le cadre de la directive.

2. L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE

La directive enjoint aux États membres "d'adopter une approche équilibrée lorsqu'ils traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports situés sur leur territoire." (article 4, paragraphe 1). Par "approche équilibrée"⁶ on entend "une approche en vertu de laquelle les États membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures d'aménagement et de gestion du territoire, de procédures d'exploitation dites 'à moindre bruit' et des restrictions d'exploitation" (article 2, point g)).

La directive vise en partie à préciser les circonstances dans lesquelles les États membres peuvent introduire des restrictions concernant les aéronefs présentant une faible marge de conformité, au sens des recommandations de l'OACI, tout en contribuant à la réalisation de l'objectif général d'éviter une dégradation de l'environnement sonore et de limiter ou réduire le nombre de personnes fortement affectées par les effets nocifs du bruit des avions.

Le droit qu'ont certains aéroports de restreindre l'exploitation des aéronefs présentant une faible marge de conformité au Chapitre 3 dans le cadre de l'approche équilibrée a été accepté au niveau international en réponse aux plaintes de certains membres de l'OACI concernant le règlement (CE) n° 925/1999⁷ (dit "règlement hushkits"). Ce règlement interdisait dans la

⁴ Conseil de l'Union européenne, doc. 10117/06, 9 juin 2006

⁵ Bruit effectivement perçu en décibels.

⁶ Voir article 2, point g), de la directive 2002/30/CE.

⁷ Règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil, du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993), JO L 115 du 4.5.1999, p.1.

Communauté les aéronefs "recertifiés", définis comme des aéronefs ne satisfaisant au Chapitre 3 que qu'ils sont équipés de hushkits. Ce règlement a été abrogé quand la directive est entrée en vigueur parce que la directive permettait aux États membres d'interdire dans certains aéroports des aéronefs présentant une faible marge de conformité.

3. INTERPRÉTATION DE LA DIRECTIVE

Sur base des réponses reçues de 52 aéroports⁸, il est clair que tous les aéroports n'interprètent pas les dispositions de la directive de la même manière.

Les obligations faites aux aéroports semblent relativement claires: si les autorités cherchent à introduire de nouvelles restrictions d'exploitation pour les avions à réaction civils subsoniques après le 28 mars 2002, la directive leur enjoint d'adopter l'approche équilibrée et de limiter les restrictions à ce qui est nécessaire. En outre, les États membres introduisant des restrictions doivent suivre certaines procédures pour ce qui est du délai d'introduction, de l'évaluation et de la mise en œuvre. L'impact escompté des restrictions doit être quantifié pendant ce processus.

S'agissant de ce que la directive autorise ou interdit, il semble qu'il y ait deux zones d'ombre :

- (1) certains aéroports estiment qu'il est difficile de distinguer ce qui a été obtenu par l'application de la directive *per se* parce que ce qui a été autorisé par la directive était déjà autorisé par le droit national et que de nombreuses restrictions ont été introduites par les États membres avant 2002;
- (2) d'autres aéroports estiment que la directive n'interdit pas expressément une forme particulière de restriction.

4. EFFETS DE LA DIRECTIVE

La majorité des exploitants d'aéroports ont fait savoir que la directive n'avait pas influencé directement la gestion du bruit autour de leur aéroport. Certains aéroports signalent que ce que la directive permet était déjà possible dans le cadre du droit national. Ceci vaut notamment pour les aéroports allemands et britanniques. Un aéroport allemand a également indiqué que, même si la directive permet d'appliquer des restrictions aux aéronefs présentant une faible marge de conformité au Chapitre 3, certains accords bilatéraux interdisent l'introduction de telles mesures.

Plusieurs aéroports déclarent que la directive a rendu le processus de gestion du bruit autour de l'aéroport plus onéreux en raison des prescriptions de l'annexe 2. Cette annexe requiert une consultation et une évaluation des coûts et avantages des différentes méthodes de réduction du bruit autour de l'aéroport.

Deux aéroports ont fait part de leur crainte de voir les compagnies aériennes les assigner en justice après l'introduction de mesures en arguant du fait que les prescriptions de l'annexe 2 n'auraient pas été intégralement respectées .

⁸ Entrevues avec les aéroports faites par MPD Consultants pour la Commission européenne.

Certains aéroports ont déclaré que, même si la directive n'a pas eu une influence directe sur la gestion du bruit, elle y a contribué indirectement pour plusieurs raisons :

- la directive a servi utilement de liste de contrôle en mettant en évidence toutes les mesures qui peuvent être prises ;
- l'accent mis par la directive sur l'action individuelle des aéroports a facilité l'introduction des restrictions ;
- la directive a aidé à établir un climat de confiance entre les parties prenantes ;
- la directive a établi des conditions de concurrence égales ;
- la directive a également sensibilisé aux actions possibles et aux bonnes pratiques dans les petits et moyens aéroports (qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive).

L'un des objectifs de la directive était de permettre la gestion du bruit autour des aéroports qui posent des problèmes particuliers de bruit. Le fait que les aéroports ont ou n'ont pas ce type de problème peut être lié en partie à ce qui était déjà autorisé par les droits nationaux. Les pays qui avaient déjà une législation en vigueur autorisant les aéroports à gérer le bruit auront eu moins recours à la directive que ceux où il n'y avait pas ce cadre législatif. Dans les aéroports où la législation nationale n'était pas efficace, la directive peut cependant avoir contribué à la gestion du bruit.

5. RESTRICTIONS INTRODUITES

Sont décrites les restrictions appliquées aux aéronefs présentant une conformité marginale avec le Chapitre 3, en se basant sur une marge cumulative (telle qu'elle est définie dans la directive) de 5 dB(A), ci-après aéronefs "moins 5", ainsi que les restrictions appliquées aux aéronefs présentant une marge cumulative de 8 dB(A) ou plus, les restrictions de nuit et l'utilisation de budgets "bruit", y compris les effets que peuvent avoir ces diverses restrictions sur le trafic. Les différentes mesures introduites peuvent toutefois se chevaucher dans une certaine mesure vu qu'une distinction claire n'est pas toujours possible.

5.1. RESTRICTIONS INTRODUITES : "MOINS 5"

Des règles de non-exploitation n'ont été introduites que par deux aéroports pour les aéronefs "moins 5".

Quatre aéroports seulement ont dit qu'ils avaient introduit des restrictions partielles⁹ pour l'exploitation des aéronefs "moins 5" dans le cadre de la directive, et les ont décrites. Il s'agissait de :

⁹ Article 6, paragraphe 1, de la directive permet l'introduction de "mesures de restriction partielle d'exploitation" pour des types d'aéronef non précisés selon une hiérarchie préférentielle d'actions dans le cadre de l'approche équilibrée, avant le retrait "en dernier recours" des aéronefs présentant un faible taux de conformité au Chapitre 3.

- trois aéroports qui ont introduit une interdiction de nuit pour les aéronefs "moins 5", et
- un aéroport qui a introduit les aéronefs "moins 5" sur des nouvelles routes (une forme de règle de non-adjonction, pouvant annoncer une règle de non-exploitation).

Toutefois, sur les aéroports qui n'avaient pas introduit de telles interdictions ou restrictions, plus de 10 comptaient de toute façon le faire ou avaient envisagé ou envisageaient de le faire ou avaient déclaré qu'ils pourraient le faire dans certaines circonstances. Il y a également deux cas spéciaux (deux aéroports urbains) :

Sur les aéroports qui comptaient de toute façon introduire de telles mesures, un aéroport prévoyait qu'une interdiction totale des aéronefs "moins 5" allait remplacer "bientôt" l'interdiction des hushkits antérieure à la directive¹⁰ et un aéroport (EEE) appliquera la législation nationale antérieure à la directive pour interdire l'exploitation des aéronefs "moins 5" la nuit à partir de 2008;

- un aéroport avait envisagé une interdiction des aéronefs "moins 5" mais a abandonné ce projet après qu'un opérateur important d'un type d'aéronef présentant un faible taux de conformité a renouvelé sa flotte et que l'interdiction est devenue superflue ;
- trois aéroports envisagent d'appliquer des restrictions aux aéronefs "moins 5" dans le contexte de leur plans d'action "bruit" ;
- deux aéroports estimaient qu'ils devraient appliquer des restrictions "moins 5" si des contraintes étaient imposées par les autorités locales à leur activité en échange du développement prévu des pistes ;
- deux aéroports estimaient qu'ils "pourraient" appliquer des restrictions "moins 5" sans préciser les conditions ;
- deux aéroports urbains acceptent les aéronefs sur base de niveaux de bruit mesurés localement en vue de satisfaire aux prescriptions locales en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui limitent l'exploitation aéroportuaire du point de vue des niveaux de bruit absolus (plutôt que certifiés) ; ceci illustre la question de la compatibilité de la directive avec la législation en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire de certains États membres.

Dans le cas des aéroports suivants, les États membres ont notifié la mise en œuvre des dispositions de la directive :

Les aéronefs "moins 5" sont interdits d'exploitation la nuit à Paris et seront également interdits de jour à partir de 2008. Cette interdiction s'inscrit dans une politique destinée à maintenir le volume global des nuisances sonores aux niveaux observés en 1999-2001.

¹⁰ Cet aéroport a également déclaré qu'une définition plus stricte du faible taux de conformité (c'est-à-dire moins 8) ne serait pas plus restrictive, vu que les restrictions de nuit en fonction du "quota count" qui sont en vigueur sont déjà plus strictes.

Dans les aéroports de Londres au R-U, un nouveau régime des vols de nuit a été mis en œuvre pour la période 2006-2012.

À Madrid-Barajas, une nouvelle série de restrictions a été introduite après l'été 2006, dont le retrait progressif des aéronefs "moins 5" entre 2007 et 2012, ainsi que des restrictions pour les vols de nuit.

Les autres aéroports n'ont pas fait état de restrictions imposées (ou prévues) pour les aéronefs "moins 5" présentant une faible marge de conformité dans le contexte de la directive.

Un aéroport a déclaré que la situation serait plus claire si la manière de définir les aéronefs présentant une faible marge de conformité était mieux harmonisée entre les aéroports.

5.2 RESTRICTIONS INTRODUITES : "MOINS 8" ET PLUS

Quelques aéroports ont introduit ou envisagent des restrictions qui vont au-delà de moins 5 dB(A). Un seul a déjà appliqué des restrictions aux aéronefs "moins 8" en tant que tels et trois autres prévoient d'exiger leur retrait :

- un aéroport interdit depuis 2003 les vols de nuit pour les aéronefs "moins 8" ;
- Un aéroport (urbain) a l'intention déclarée de devenir un aéroport "Chapitre 4 exclusivement" à partir de 2010 ;
- Un autre aéroport urbain a déclaré qu'une interdiction future des vols de nuit se baserait sur le Chapitre 4 ;
- Un aéroport a l'intention déclarée d'interdire les aéronefs "moins 8" d'ici à 2008 si leur retrait ne se fait pas par un rééquipement naturel ou une coopération volontaire avant cette date ;

5.3. RESTRICTIONS INTRODUITES : NUIT

Les restrictions partielles d'exploitation liées au bruit¹¹ ne visent pas nécessairement des niveaux particuliers de conformité au Chapitre 3. Ces mesures d'ordre général relèvent néanmoins aussi de la directive du fait qu'elles requièrent une évaluation officielle avant d'être introduites.

Quatre des aéroports qui ont répondu (dont trois aéroports urbains¹²) sont fermés pendant la nuit. On sait qu'un couvre-feu a été instauré dans un aéroport qui n'a pas répondu. Plusieurs aéroports sont en outre fermés pendant une partie de la nuit. Sept aéroports ont interdit pendant la nuit les aéronefs présentant un faible taux de conformité au Chapitre 3, et l'un aéroport d'eux a interdit de fait les aéronefs "moins 8". De surcroît, plusieurs aéroports allemands n'autorisent que les aéronefs figurant sur une liste¹³. Bon nombre d'aéroports ont

¹¹ Définies à l'article 2, point e), de la directive 2002/30/CE.

¹² Désignés à l'annexe I de la directive 2002/30/CE.

¹³ Liste établie par le Ministère fédéral allemand des transports qui fait une classification des aéronefs au sein du Chapitre 3. Les aéronefs figurant sur cette liste ont un avantage sur ceux qui n'y figurent pas et

instauré un système de *quota counts*. Certains aéroports ont préféré limiter le nombre de mouvements de nuit. Quelque vingt aéroports ont déclaré qu'ils n'imposent pas de restrictions particulières pendant la nuit, à part la fermeture éventuelle d'une piste.

5.4. BUDGETS "BRUIT" DES AEROPORTS

En dehors des restrictions appliquées aux aéronefs présentant une faible marge de conformité et des couvre-feu (partiels) pendant la nuit, l'utilisation de budgets "bruit" peut également considérée comme une restriction.

Les budgets "bruit" ne limitent pas directement l'exploitation d'un aéronef particulier, à la différence des restrictions de nuit et les restrictions appliquées aux aéronefs présentant une faible marge de conformité, mais ils limitent l'accès de la flotte dans son ensemble. Les budgets "bruit" restreignent le bruit total pendant une certaine période de temps qui peut être saisonnière ou annuelle. À ce titre, ils peuvent être considérés comme une restriction d'exploitation plus pour les aéroports que pour les compagnies aériennes.

Par ailleurs, les budgets "bruit" limitent l'accès des avions à réaction subsoniques civils aux aéroports. Bien que la directive couvre aussi les budgets "bruit", ce n'est pas évident pour toutes les parties prenantes.

De nombreux aéroports préfèrent utiliser des budgets "bruit" aux restrictions d'exploitation applicables à des aéronefs particuliers. Au R-U notamment, des budgets "bruit" sont utilisés dans de nombreux aéroports.

6. EFFETS DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION

Certains aéroports ont formulé des observations sur l'impact des restrictions d'exploitation introduites.

En ce qui concerne le risque de délocalisation, un aéroport a noté qu'en raison de la combinaison de sa localisation stratégique et de sa part élevée de trafic point-à-point, il ne craignait pas que les opérateurs se délocalisent. Un autre aéroport, par contre, a déclaré qu'il n'envisagerait une interdiction des aéronefs présentant une faible marge de conformité que si cette interdiction était obligatoire et appliquée dans tous les aéroports de l'UE.

Dans la plupart des cas, les aéroports ont déclaré que, d'après eux, les compagnies aériennes ont réagi en utilisant des aéronefs moins bruyants et en déplaçant des vols de la nuit vers le jour en cas de restrictions partielles.

Seul un aéroport a déclaré que les restrictions introduites ont eu pour effet de diminuer les services et les fréquences offerts.

Il convient de souligner à cet égard que les restrictions imposées ne sont pas toujours des restrictions "au sens pratique". Dans un aéroport, la restriction appliquée aux aéronefs présentant une faible marge de conformité au Chapitre 3 était préventive et destinée à montrer

sont soumis à moins de restrictions de vol et/ou acquittent des redevances d'atterrissage et de décollage moindres.

aux populations locales que l'aéroport s'engageait à gérer le bruit et à décourager certains opérateurs potentiels. Dans un autre aéroport, le bruit réel est inférieur de moitié au *quota count* de bruit. Il y a, par contre, des aéroports qui assouplissent leurs limites environnementales dès que celles-ci commencent à avoir un impact.

7. OPERATEURS D'AERONEFS

Les opérateurs d'aéronefs considèrent la directive comme une protection contre l'utilisation des restrictions d'exploitation en premier recours et comme une garantie de calendrier raisonnable pour l'introduction de restrictions et une évaluation correcte des coûts et avantages de ces restrictions.

Il semble que certains types d'opérateurs jugent que les éléments de la directive concernant les restrictions appliquées aux aéronefs présentant une faible marge de conformité ne les concernent pas étant donné que les pressions économiques de leur activité les ont déjà forcés à se doter d'une flotte Chapitre 4 par remplacement "naturel". D'autres secteurs préféreraient que la directive leur assure une protection maximale contre les restrictions qui permettrait que se poursuivent les remplacements "naturels".

Les opérateurs de transport express ont souligné auprès des services de la Commission qu'ils souhaiteraient que la directive soit révisée de manière à clarifier certaines difficultés de définition et d'interprétation et de renforcer et clarifier la protection qu'ils estiment que la directive devrait leur assurer. Ils jugent que les restrictions – y compris les restrictions partielles – appliquées aux aéronefs Chapitre 4 devraient être interdites spécifiquement (voir l'article 6, paragraphe 2, relatif aux aéroports urbains), étant donné que, selon eux, les restrictions d'exploitation et les amendes basées sur les niveaux de bruit pourraient effectivement empêcher ou limiter l'exploitation d'aéronefs Chapitre 4 pendant la nuit. Ils considèrent les restrictions d'exploitation (telles que la fixation de limites sonores surveillées et le choix de pistes préférentielles) comme une "zone grise" nécessitant une clarification afin d'éviter qu'on essaie de contourner l'exigence de l'article 4, paragraphe 4, en basant les restrictions sur le bruit certifié et d'éviter les restrictions discriminatoires, même si elles ne sont pas conçues comme telles.

8. AUTORITES LOCALES ET REGIONALES

Dans le contexte du processus d'évaluation de la directive, les autorités locales et régionales, ainsi que plusieurs associations ont présenté des recommandations¹⁴. En règle générale, ces recommandations sont beaucoup plus larges que les restrictions d'exploitation envisagées par la directive.

En ce qui concerne l'organisation de l'exploitation des aéroports et des vols de nuit, elles recommandent que :

- une plus grande attention soit accordée aux densités de population lors de la détermination des trajectoires de vol et que soient appliquées dans toute la mesure du possible les nouvelles procédures de moindre bruit telles que l'approche en descente continue,

¹⁴ Voir par exemple: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf

- il soit plus tenu compte des normes de bruit de l'Organisation mondiale de la santé¹⁵,
- des politiques d'indemnisation soient introduites pour les populations les plus exposées,
- les souhaits et attentes des populations locales soient pris en considération en améliorant l'information, la participation publique et la médiation.

Elles concluent que, bien que les problèmes qui sont dus aux nuisances sonores des vols de nuit, peuvent varier d'un aéroport européen à l'autre, les couvre-feu ciblés et les restrictions d'exploitation doivent s'inscrire dans des politiques nationales et européennes afin d'éviter les perturbations du sommeil des populations vivant sous les couloirs aériens.

Elles attirent également l'attention sur l'importance d'éviter la dégradation du milieu urbain local qui résulte parfois du développement aéroportuaire. Il est recommandé de ne pas dissocier le développement économique des zones périphériques des villes de leur développement social. Cela ne se résume pas à envisager les effets économiques positifs comme compensation pour la pollution sonore et la pollution atmosphérique : il convient de trouver des moyens d'éviter la paupérisation locale qui résulte parfois du développement aéroportuaire.

9. AÉRONEFS PRÉSENTANT UNE FAIBLE MARGE DE CONFORMITÉ DANS LE CONTEXTE DE LA FLOTTE

Le nombre total d'aéronefs présentant une faible marge de conformité qui utilisent les aéroports communautaires est assez faible.

De surcroît, il y a moins d'aéronefs présentant une faible marge de conformité en provenance d'outremer qui sont susceptibles d'utiliser des aéroports européens (bien qu'ils puissent être originaires de la Communauté ou des pays voisins de l'Europe). A cela s'ajoute le fait que certaines compagnies aériennes utilisent des aéronefs immatriculés à l'étranger pour leurs opérations en Europe.

Néanmoins, pour situer le faible taux de conformité dans son contexte, il est utile de montrer les proportions de types génériques d'aéronefs peuvent être définis comme ayant un faible taux de conformité. Voir l'analyse du tableau 1.

¹⁵ Voir les orientations à venir sur le bruit nocturne sur:
<http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721>

Tableau 1: Avions à réaction Chapitre 3 dans le contexte de la flotte

Marginalité	Avions à réaction chapitre 3 identifiés						Total flottes d'avions à réaction
	-0 à -5	-5 à -8	-8 à -10	Pas classables avec plus de précision	Total Chapitre 3	*Aéronefs non identifiés	
CE, EEE & Suisse	49	151	245	107	552	72	4,676
	1,0%	3,2%	5,2%	2,3%	11,8%	1,5%	100,0%
Europe	376	219	312	135	1042	498	6,143
	6,1%	3,6%	5,1%	2,2%	17,0%	8,1%	100,0%
Monde	1201	671	1460	806	4138	1132	21,345
	5,6%	3,1%	6,8%	3,8%	19,4%	5,3%	100,0%

* Aéronefs non identifiés de types identifiés comme comprenant un nombre important d'aéronefs Chapitre 3

Source : Analyse par des consultants des bases de données et des DGAC & et de l'AESA

D'une manière générale, il ressort de l'analyse que la flotte non conforme au Chapitre 4 ne représente qu'une faible part de l'ensemble de la flotte utilisant les aéroports de l'UE.

Il ressort de ces chiffres que, même si tous les aéronefs ayant une marge cumulative de conformité au Chapitre 3 inférieure à 10 dB n'étaient plus autorisés, cette interdiction n'affecterait qu'une part relativement faible de l'ensemble des atterrissages et des décollages.

10. ESTIMATION DE L'EXPOSITION DES POPULATIONS AU BRUIT

Le tableau 2 présente pour les années 2010 et 2015 trois scénarios possibles de retrait progressif des aéronefs présentant une faible marge de conformité, modélisés en plus du scénario de base pour ces deux années, comme suit :

- Scénario de base – Aucune modification de la directive et de la manière dont elle est interprétée et appliquée par les aéroports, et aucune modification de la composition de la flotte;
- Scénario 1 – Retrait progressif des aéronefs du groupe 1 – retrait progressif effectif des aéronefs présentant une faible marge de conformité au Chapitre 3 dans les aéroports communautaires, tels qu'ils sont définis dans la directive comme satisfaisant aux limites de certification du Chapitre 3 avec une marge cumulative de 5 dB(A) au maximum;
- Scénario 2 – Retrait progressif des aéronefs des groupes 1 et 2 – retrait progressif effectif des aéronefs qui ne sont conformes aux limites du Chapitre 3 qu'avec une marge cumulative de 8 dB(A) au maximum;
- Scénario 3 – Retrait progressif des aéronefs des groupes 2 et 3 – retrait progressif effectif des aéronefs qui ne sont conformes aux limites du Chapitre 3 qu'avec une marge cumulative de 10 dB(A) au maximum, ce qui ne permet donc que les opérations d'aéronefs Chapitre 4.

Tableau 2: Estimation du nombre total de personnes exposées en ce qui concerne les aéroports communautaires

	Nombre total de personnes dans le contour Lden ¹⁶ 55dB (en millions)	Nombre total de personnes dans le contour Lnight ¹⁷ 45dB (en millions)	Remarques
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	De 2002 à 2006 le nombre de personnes dans le contour Lden 55dB augmente de moins de 0,1 million
2010, scénario de base	2,4	3,2	De 2006 à 2010 le nombre de personnes dans le contour Lden 55dB augmente de 10 %
2010, scénario 1	2,3	3,1	Réduction de 4 % pour Lden par rapport au scénario de base Réduction de 2 % pour Lnight par rapport au scénario de base
2010, scénario 2	2,3	3,1	Réduction de 5% pour Lden par rapport au scénario de base Réduction de 3 % pour Lnight par rapport au scénario de base
2010, scénario 3	2,3	3,1	Réduction de 6% pour Lden par rapport au scénario de base Réduction de 4 % pour Lnight par rapport au scénario de base
2015, scénario de base	2,7	3,2	De 2010 à 2015, le nombre de personnes dans le contour Lden 55dB augmente de 9 %
2015, scénario 1	2,6	3,2	Réduction de 4 % pour Lden par rapport au

¹⁶ Indicateur de bruit établissant le niveau sonore moyen pendant la journée, le soir et la nuit (période de 24 heures).

¹⁷ Indicateur de bruit établissant le niveau sonore moyen pendant la nuit.

			scénario de base Réduction de 2 % pour Lnight par rapport au scénario de base
2015, scénario 2	2,6	3,2	Réduction de 4 % pour Lden par rapport au scénario de base Réduction de 2 % pour Lnight par rapport au scénario de base
2015, scénario 3	2,5	3,1	Réduction de 5 % pour Lden par rapport au scénario de base Réduction de 3 % pour Lnight par rapport au scénario de base

De ces résultats on peut tirer les conclusions générales suivantes :

- Les contours du scénario de base ne se sont guère élargis entre 2002 et 2006.
- On escompte que les contours du scénario de base vont s'élargir entre 2006 et 2010 et que le nombre total de personnes exposées va augmenter de 8-10% pendant cette période.
- On s'attend à ce que les contours du scénario de base s'élargissent entre 2010 et 2015 et que le nombre total de personnes dans le contour Lden 55dB augmente d'environ 9%, et le nombre total de personnes dans le contour Lnight 45dB d'environ 2% (une croissance moindre en raison des restrictions nocturnes).
- Le nombre de personnes dans le contour Lnight 45dB est supérieur de 25 à 30% à celui dans le contour Lden 55dB.
- Le scénario 1 présente peu d'avantages – une réduction du nombre de personnes exposées d'environ 4% pour le contour Lden 55dB et de 2% pour le contour Lnight 45dB.
- Le scénario 2 présente des avantages similaires à ceux du scénario 1 – une réduction du nombre de personnes exposées d'environ 4 à 5% pour le contour Lden 55dB et de 2 à 3% pour le contour Lnight 45dB.
- Le scénario 3 présente des avantages similaires à ceux du scénario 2 – une diminution du nombre de personnes exposées d'environ 4 à 5% pour le contour Lden 55dB et de 3 à 4% pour le contour Lnight 45dB.

Les chiffres du tableau 2 sont axés sur l'incidence globale de l'exposition au bruit des aéronefs présentant une faible marge de conformité dans les aéroports communautaires plutôt que sur l'établissement d'estimations précises du nombre de personnes exposées. La plupart des aéroports déclarent que leurs contours Lden and Lnight contours et leurs estimations du

nombre de personnes exposées soit complets, en cours ou prévus dans l'année. On peut escompter que ces contours seront communiqués à la Commission d'ici à décembre 2007 vu les prescriptions de la directive 2002/49/CE. Ces cartes de bruit harmonisées devraient fournir de plus amples informations détaillées et des estimations plus précises du nombre de personnes exposées que ne pouvaient le faire les aéroports aux fins du présent rapport.

Une analyse plus approfondie des tendances en matière d'émissions sonores dans cinq aéroports de l'UE (Amsterdam, Lisbonne, Glasgow, Toulouse, Varsovie)¹⁸ fait apparaître que les tendances varient d'un aéroport à l'autre. Il ressort de ces cinq études de cas que :

- Tous les aéroports connaissent un élargissement des contours en cas de composition inchangée de la flotte. Cette croissance est de 5 à 15% pour la période de quatre ans à venir (2006 à 2010) et de 18 à 24% pour la période 2006 – 2015.
- Même si tous les aéronefs Chapitre 3 devaient être remplacés, on estime que les contours Lden 55 s'accroîtront de 13 à 20% jusqu'en 2015. La croissance des contours Lnight 45 dans un tel scénario se situe entre 14 et 22%.
- Pour chaque aéroport, l'élargissement du contour Lden 55 est très similaire à l'élargissement du contour Lnight 45 dans cet aéroport. Cela confirme que la tendance à la croissance du bruit nocturne entraîne une croissance du bruit global (Lden).
- Le remplacement de tous les aéronefs Chapitre 3 par des aéronefs Chapitre 4 réduirait la croissance du contour Lden 55 de 4,5 à 6,5 %.
- L'impact sur le contour Lnight 45 d'un remplacement de tous les aéronefs Chapitre 3 par des aéronefs Chapitre 4 varie considérablement entre les aéroports qui ont fait l'objet d'une étude de cas.
- Les résultats en termes de réduction de la croissance varient de 1,5 à 7,0 %, selon le régime de nuit en vigueur.
- La différence d'impact sur les contours entre le remplacement de tous les aéronefs avec une marge inférieure à 5 dB satisfaisant aux prescriptions du Chapitre 3 et le remplacement de tous les aéronefs avec une marge inférieure à 8 dB est inférieure à un demi pour cent.

En bref, ces études de cas confirment que les contours, notamment pendant la nuit, devraient s'élargir considérablement, le remplacement naturel de la flotte abaissant les estimations. Si la flotte ne se composait que d'aéronefs Chapitre 4, la croissance des contours pourrait diminuer considérablement dans certains aéroports étant donné leur implantation particulière.

¹⁸ Étude MPD sur le bruit des avions (2007)

11. CONCLUSIONS

- La directive a établi une structure harmonisée pour une approche équilibrée et elle a permis de garantir la prise en considération de tous les intérêts lorsque des restrictions sont envisagées.
- La directive n'a cependant été utilisée que dans un nombre limité d'aéroports; certaines parties prenantes sont d'avis qu'elle n'est pas suffisamment claire et certains États membres ont déjà adopté des dispositions similaires dans leur droit national avant l'entrée en vigueur de la directive.
- De surcroît, son impact est limité en ce qui concerne les aéronefs présentant une faible marge de conformité parce que le nombre de ces aéronefs est comparativement faible en raison de leur remplacement naturel ;
- De manière plus générale, le nombre de personnes perturbées par le bruit, en particulier la nuit, a augmenté depuis que la directive est entrée en vigueur du fait de l'augmentation générale du nombre de mouvements, en dépit de la possibilité d'introduire des restrictions partielles.
- Notre prévision est que le nombre de personnes perturbées par le bruit continuera de croître malgré que la situation varie d'un aéroport à l'autre.
- C'est la raison pour laquelle la Commission compte étudier les moyens de clarifier les dispositions de la directive 2002/30/CE et son champ d'application.
- Elle déterminera également s'il est nécessaire d'apporter des modifications à la directive actuelle, comme la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité. Ce faisant, elle prendra en considération les résultats des estimations ci-dessus qui prévoient que la croissance du nombre de personnes perturbées par le bruit pourrait être freinée par une définition plus stricte des aéronefs présentant une faible marge de conformité.
- En 2009, la Commission évaluera la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement autour des aéroports et présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil.

La Commission espère recevoir des réactions des parties prenantes dans les trois mois à venir et compte les inclure dans l'examen prévu de la directive.