Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 85 du 28.3.2002, p. 40)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008	L 311	1	21.11.2008

Modifiée par:

►**A1**	Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne	L 236	33	23.9.2003

▼B

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social ([2]),

vu l'avis du Comité des régions ([3]),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([4]),

considérant ce qui suit:

(1) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports qui requiert une approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de la Communauté et la protection de l'environnement.

(2) Le développement durable du transport aérien implique l'adoption de mesures visant à réduire les nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports où des problèmes de bruit particuliers se posent.

(3) Une nouvelle norme plus stricte de certification relative au bruit, définie dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, a été élaborée dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette norme contribuera à abaisser les niveaux de bruit au voisinage des aéroports sur le long terme.

(4) La norme du chapitre 4 a été élaborée aux fins de la certification des aéronefs et non pour servir de base à l'introduction de restrictions d'exploitation.

(5) Le retrait progressif de l'exploitation des avions du chapitre 2, en application de la directive 92/14/CEE du Conseil du 2 mars 1992 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988) ([5]), sera achevé le 1er avril 2002 et de nouvelles mesures devront être prises pour éviter une aggravation de la pollution sonore après 2002, dans l'hypothèse d'une croissance continue de l'activité de transport aérien en Europe.

(6) L'utilisation d'avions plus performants sur le plan environnemental peut contribuer à une exploitation plus efficace de la capacité aéroportuaire disponible et favoriser le développement des infrastructures aéroportuaires dans le respect des exigences du marché.

([1]) JO C 75 E du 26.3.2002, p. 318.
([2]) Avis rendu le 20 mars 2002 (non encore paru au Journal officiel).
([3]) Avis rendu le 14 mars 2002 (non encore paru au Journal officiel).
([4]) Avis du Parlement européen du 13 mars 2002 (non encore paru au Journal officiel). Décision du Conseil du 26 mars 2002.
([5]) JO L 76 du 23.3.1992, p. 21. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) nº 991/2001 de la Commission (JO L 138 du 22.5.2001, p. 12).

▼B

(7) L'adoption d'un ensemble de règles et de procédures communes pour l'introduction de restrictions d'exploitation dans les aéroports communautaires dans le cadre d'une approche équilibrée de la gestion du bruit contribuera à assurer le respect des exigences du marché intérieur car des restrictions d'exploitation de même nature seront appliquées dans des aéroports présentant des problèmes de bruit comparables. Cet ensemble de règles comprend une évaluation des incidences des nuisances sonores dans un aéroport et un examen des mesures possibles pour atténuer ces incidences, ainsi qu'une sélection des mesures de réduction du bruit applicables en vue d'obtenir le plus grand bénéfice pour l'environnement au moindre coût.

(8) Les articles 8 et 9 du règlement (CEE) nº 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ([1]) prévoient, entre autres, que les mesures de restriction d'exploitation nouvelles doivent être publiées et examinées: il convient d'expliciter les liens entre ces dispositions et celles de la présente directive.

(9) L'intérêt légitime des entreprises du secteur aérien à appliquer des solutions économiques pour atteindre des objectifs en matière de gestion du bruit devrait être reconnu.

(10) La 33e assemblée de l'OACI a adopté la résolution A33/7, qui définit le concept d'«approche équilibrée» de la gestion du bruit. Cette approche constitue une méthode d'action pour traiter des nuisances sonores générées par les avions, qui comprend notamment des orientations internationales pour l'introduction de restrictions d'exploitation spécifiques à chaque aéroport. Le concept d'«approche équilibrée» de la gestion de la pollution sonore causée par les aéronefs s'articule autour de quatre éléments essentiels et requiert un examen minutieux des différentes solutions possibles pour réduire les émissions sonores, notamment la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation «à moindre bruit» et les restrictions d'exploitation, dans le respect des obligations légales applicables et des accords, législations et politiques en vigueur.

(11) L'«approche équilibrée» est un pas important pour parvenir à une réduction du bruit. Cependant, afin de parvenir à une réduction efficace et durable du bruit, il est également nécessaire d'appliquer des normes techniques plus rigoureuses, comme des normes acoustiques plus rigoureuses pour les aéronefs, tout en cessant l'exploitation des aéronefs bruyants.

(12) La directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ([2]), mesure horizontale qui couvre tous les modes de transport, définit une approche commune pour l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Elle a pour objet le contrôle du bruit dans l'environnement au sein de grandes agglomérations et à proximité d'infrastructures de transport importantes, y compris d'aéroports, l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets et, enfin, l'établissement par les autorités compétentes de programmes d'action visant à prévenir et à réduire le bruit dans l'environnement lorsque c'est nécessaire et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est bonne.

([1]) JO L 240 du 24.8.1992, p. 8.
([2]) Cette directive est en cours d'élaboration et s'appliquera après son adoption.

▼B

(13) La directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ([1]) prévoit déjà un examen approfondi des projets aéroportuaires qui intègrent des mesures de lutte contre le bruit. On peut considérer que ces dispositions satisfont en partie aux exigences d'évaluation de la présente directive en ce qui concerne les projets d'extension d'infrastructures aéroportuaires.

(14) Il est possible que l'examen montre que les objectifs recherchés ne peuvent être atteints qu'en limitant l'offre de nouveaux services et en retirant progressivement de la circulation les aéronefs qui ne respectent que dans une faible mesure les normes de certification relatives au bruit du chapitre 3.

(15) Il convient de reconnaître la spécificité du problème du bruit dans les aéroports situés au centre de grandes agglomérations («aéroports urbains») en autorisant l'adoption de règles plus strictes.

(16) Il est nécessaire de finaliser la liste indicative des aéroports urbains sur la base des informations des États membres.

(17) L'extension des infrastructures aéroportuaires devrait être facilitée dans le but de préserver le développement durable des activités de transport aérien.

(18) Il est impératif de faire en sorte que les mesures de gestion du bruit déjà en vigueur dans certains aéroports puissent continuer à s'appliquer et d'autoriser que certaines modifications d'ordre technique soient apportées aux mesures de restriction partielle d'exploitation.

(19) Il convient d'éviter que les exploitants établis dans des pays en développement ne subissent un préjudice économique excessif, en autorisant l'octroi, si besoin est, de dérogations qui comprendront des mécanismes de sauvegarde visant à empêcher les abus.

(20) Il importe de garantir la transparence et la consultation de toutes les parties intéressées au sujet de propositions de mesures relatives au bruit, notamment de l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation.

(21) Les opérateurs devraient être informés suffisamment à l'avance des nouvelles restrictions d'exploitation qui vont être introduites.

(22) Des dispositions devraient être prises pour garantir un droit de recours contre des mesures de restriction d'exploitation devant une instance d'appel qui peut être un tribunal.

(23) La directive est conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité énoncés à l'article 5 du traité. L'introduction de restrictions d'exploitation dans les aéroports communautaires peut aider à prévenir une aggravation de la pollution sonore à leur voisinage, mais elle comporte un risque de distorsions de concurrence. L'objectif recherché peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire grâce à l'adoption de règles harmonisées concernant l'introduction de restrictions d'exploitation dans le cadre des règles de gestion du bruit. La directive se borne au minimum requis pour atteindre cet objectif et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin.

(24) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([2]).

(25) Les dispositions prévues par la présente directive remplacent celles du règlement (CE) nº 925/1999 du Conseil du 29 avril

([1]) JO L 175 du 5.7.1985, p. 40. Directive modifiée par la directive 97/11/CE (JO L 73 du 14.3.1997, p. 5).
([2]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

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 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993) ([1]). Ce règlement devrait donc être abrogé,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectifs

Les objectifs de la présente directive sont les suivants:

a) établir des règles applicables dans la Communauté pour faciliter l'introduction de restrictions d'exploitation homogènes au niveau des aéroports de façon à limiter, voire réduire, le nombre de personnes souffrant des effets nocifs du bruit;

b) créer un cadre qui satisfasse aux exigences du marché intérieur;

c) promouvoir un développement de la capacité aéroportuaire qui soit respectueux de l'environnement;

d) favoriser la réalisation d'objectifs définis de diminution du bruit au niveau de chaque aéroport;

e) permettre un choix parmi les mesures possibles en vue d'obtenir un effet bénéfique maximal pour l'environnement au meilleur coût.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «aéroport», un aéroport civil dans la Communauté dont le trafic excède 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire (un mouvement étant un décollage ou un atterrissage), en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des 3 années calendaires précédant l'application des dispositions de la présente directive à l'aéroport concerné;

b) «aéroport urbain», un aéroport dont aucune piste n'a une longueur de roulement utilisable au décollage de plus de 2000 mètres, qui n'offre que des liaisons de point à point entre des États européens ou à l'intérieur d'un même État, et qui est situé au centre d'une grande agglomération où, selon des critères objectifs, un grand nombre de personnes souffrent du bruit des avions et où toute augmentation supplémentaire du nombre de mouvements entraîne une nuisance particulièrement forte étant donné la gravité de la pollution sonore. Ces aéroports sont répertoriés dans l'annexe I. ►M1 ——————— ◄

c) «avion à réaction subsonique civil», un avion 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'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage;

d) «aéronef présentant une faible marge de conformité», un avion à réaction subsonique civil qui respecte les valeurs limites de certification définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 EPNdB (décibels de

([1]) JO L 115 du 4.5.1999, p. 1.

▼B

bruit effectivement perçu), où la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale;

e) «restriction d'exploitation», une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport; il peut s'agir de restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité dans des aéroports déterminés, ou de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils selon la période de temps considérée;

f) «parties intéressées», des personnes physiques ou morales concernées ou susceptibles d'être concernées par l'introduction de mesures de réduction du bruit, y compris de restriction d'exploitation, ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures;

g) «approche équilibrée», 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.

▼M1

La Commission peut adapter l'annexe I. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

▼B

Article 3

Autorités compétentes

Les États membres veillent à ce qu'il y ait des autorités compétentes pour les questions relevant de la présente directive.

Article 4

Règles générales relatives à la gestion du bruit des aéronefs

1. Les États membres adoptent une approche équilibrée lorsqu'ils traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports situés sur leur territoire. Ils peuvent également envisager des incitations économiques comme mesure de gestion du bruit.

2. Lorsqu'elles envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation, les autorités compétentes prennent en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport.

3. Les mesures ou combinaisons de mesures prises en vertu de la présente directive ne sont pas plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour un aéroport donné. Elles n'introduisent aucune discrimination en fonction de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du fabricant d'aéronefs.

4. Les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale.

▼B

Article 5

Règles relatives à l'évaluation

1. Lorsqu'une décision relative aux restrictions d'exploitation est envisagée, il est tenu compte des informations visées à l'annexe II, dans la mesure où cela est approprié et possible, pour ce qui est des restrictions d'exploitation concernées et des caractéristiques de l'aéroport.

2. Lorsque des projets aéroportuaires font l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement en application de la directive 85/337/CEE, l'évaluation effectuée conformément à cette directive est considérée comme satisfaisant aux dispositions du paragraphe 1, à condition que l'évaluation ait tenu compte, dans la mesure du possible, des informations visées à l'annexe II de la présente directive.

Article 6

Règles concernant l'introduction de restrictions d'exploitation visant à retirer de la circulation les aéronefs présentant une faible marge de conformité

1. Si l'examen de toutes les mesures possibles, y compris les mesures de restriction partielle d'exploitation, effectué conformément aux dispositions de l'article 5 indique que la réalisation des objectifs de la présente directive requiert l'introduction de restrictions visant à retirer de la circulation les aéronefs présentant une faible marge de conformité, les règles suivantes s'appliquent à la place de la procédure prévue à l'article 9 du règlement (CEE) nº 2408/92 dans l'aéroport considéré:

a) six mois après que l'évaluation a été effectuée et qu'une décision a été prise concernant l'introduction d'une mesure de restriction d'exploitation, aucun service autre que ceux assurés au cours de la période correspondante de l'année précédente ne peut être exécuté dans cet aéroport avec des aéronefs présentant une faible marge de conformité;

b) au minimum six mois à compter de ce moment, chaque exploitant peut être tenu de réduire le nombre de mouvements de ses aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont utilisés dans cet aéroport, à un rythme annuel qui ne dépasse pas 20 % du nombre initial total de ces mouvements.

2. Conformément aux règles d'évaluation visées à l'article 5, les autorités gestionnaires des aéroports urbains répertoriés dans l'annexe I peuvent introduire des mesures plus strictes en ce qui concerne la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité, à condition que ces mesures ne concernent pas les avions à réaction subsoniques civils qui satisfont, de par leur certificat d'origine ou à l'issue d'un renouvellement de certificat, aux normes acoustiques du volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 7

Restrictions d'exploitation déjà en vigueur

L'article 5 ne s'applique pas:

a) aux restrictions d'exploitation qui sont déjà décidées à la date d'entrée en vigueur de la présente directive;

b) aux modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielles qui n'ont aucune incidence significative en termes de coûts pour les exploitants de compagnies aériennes d'un aéroport communautaire donné et qui ont été introduites après l'entrée en vigueur de la présente directive.

▼B

Article 8

Exemptions concernant les aéronefs immatriculés sur les registres de pays en développement

Les aéronefs présentant une faible marge de conformité immatriculés sur les registres de pays en développement sont, pendant une période de 10 ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, exemptés de l'application des dispositions de l'article 6, à condition:

a) que ces aéronefs, pour lesquels a été délivré un certificat attestant qu'ils répondent aux normes acoustiques définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, aient été utilisés sur l'aéroport concerné dans la Communauté entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 2001 (période dite «de référence»), et

b) que ces aéronefs aient figuré, pendant la période de référence, sur les registres du pays en développement concerné et continuent d'être exploités par une personne morale ou physique établie dans ce pays.

Article 9

Exemptions pour les exploitations particulières à caractère exceptionnel

Dans certains cas, les États membres peuvent autoriser, sur des aéroports situés sur leur territoire, l'exploitation particulière d'aéronefs présentant une faible marge de conformité, qui ne pourrait avoir lieu sur la base des autres dispositions de la présente directive.

Cette exemption est limitée:

a) aux aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il ne serait pas raisonnable de ne pas accorder d'exemption temporaire;

b) aux aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien.

Article 10

Consultation et transparence

Les États membres veillent à ce que les procédures de consultation des parties intéressées pour l'application des articles 5 et 6 soient établies conformément au droit national applicable.

Article 11

Délai de préavis

1. Les États membres s'assurent que lors de l'application d'une nouvelle mesure de restriction d'exploitation, toutes les parties intéressées en sont informées par avis au public, y compris des raisons ayant présidé à l'introduction de cette mesure en tenant compte des éléments pertinents de l'approche équilibrée:

a) six mois avant l'entrée en vigueur des mesures visées à l'article 6, paragraphe 1, point a);

b) un an avant l'entrée en vigueur des mesures visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2;

c) deux mois avant la conférence de planification horaire concernant la période de planification horaire pertinente, pour les mesures relevant de l'article 6.

2. Les États membres informent immédiatement les autres États membres et la Commission de toute nouvelle mesure de restriction

▼B

d'exploitation au sens de la présente directive qu'ils ont décidé d'appliquer dans un aéroport situé sur leur territoire.

Article 12

Droit de recours

Les États membres veillent à ce qu'il existe un droit de recours contre les mesures prises en vertu de l'article 6 et de l'article 7, point b), devant une instance d'appel autre que l'autorité qui a adopté la mesure contestée, conformément à la législation et aux procédures nationales.

Article 13

Comité

1. La Commission est assistée du comité institué par l'article 11 du règlement (CEE) nº 2408/92.

2. La Commission peut consulter le comité sur toute question concernant l'application de la présente directive.

▼M1

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis,* paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

▼B

4. Le comité prend acte des évaluations réalisées par les États membres, conformément à l'article 5, et des mesures prises, ou envisagées, sur la base de ces évaluations.

Article 14

Information et révision

Les États membres communiquent sur demande à la Commission des informations sur l'application de la présente directive.

Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la présente directive.

Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions de révision de la directive.

Il comporte une évaluation de l'efficacité de la présente directive et notamment de la nécessité de revoir la définition des aéronefs présentant une faible marge de conformité comme prévu à l'article 2, point d), en vue d'introduire une disposition plus rigoureuse.

Article 15

Abrogation

Le règlement (CE) nº 925/1999 est abrogé avec effet à la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 16

Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 28 septembre 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

▼B

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 17

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 18

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

Liste des aéroports urbains

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼A1

Port lotniczy Łódź - Lublinek

▼B

ANNEXE II

Informations visées à l'article 5, paragraphe 1

1. Situation actuelle

1.1. Description de l'aéroport comportant des informations sur sa capacité, son emplacement, ses environs, le volume et la composition du trafic aérien, ainsi que la composition des pistes de décollage.

1.2. Description des objectifs environnementaux fixés pour l'aéroport et du contexte national.

1.3. Détail des courbes isopsophiques pour les années présentes et antérieures — y compris une estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs. Description de la méthode de calcul utilisée pour établir les courbes.

1.4. Description de mesures déjà mises en œuvre pour abaisser les niveaux de bruit: par exemple, la planification et la gestion de l'utilisation des sols, des programmes d'isolation acoustique; des procédures d'exploitation comme les PANS-OPS; des restrictions d'exploitation telles que des limitations des niveaux sonores, des limitations ou des interdictions des vols de nuit, des redevances liées au bruit, utilisation de pistes préférentielles, d'itinéraires préférés pour des raisons de bruit/suivi de la trajectoire de vol; et mesure du bruit.

2. Prévisions en l'absence de nouvelles mesures

2.1. Descriptions des aménagements aéroportuaires (le cas échéant) déjà approuvés et prévus dans le programme, concernant par exemple une augmentation de la capacité, une extension des pistes et/ou des terminaux, la composition future du trafic et sa croissance prévue.

2.2. En ce qui concerne l'augmentation de la capacité de l'aéroport, présentation des avantages qu'il y a à offrir cette capacité supplémentaire.

2.3. Description de l'impact sur le niveau général de bruit au cas où aucune mesure supplémentaire ne serait prise, et des mesures déjà programmées pour atténuer cet impact sur la même période.

2.4. Courbes isopsophiques prévues — y compris une évaluation du nombre de personnes susceptibles d'être gênées par le bruit des aéronefs — distinction entre les zones résidentielles anciennes et les zones résidentielles récemment construites.

2.5. Évaluation des conséquences et des coûts possibles au cas où aucune mesure ne serait prise pour atténuer l'impact d'une aggravation de la pollution sonore — si c'est ce à quoi l'on s'attend.

3. Examen de mesures complémentaires

3.1. Présentation des grandes lignes des mesures complémentaires possibles, en fonction des diverses options proposées à l'article 4, paragraphe 1, et, en particulier, indication des principales raisons qui ont conduit à les choisir. Description des mesures choisies pour une analyse plus approfondie et informations plus complètes sur le coût d'introduction de ces mesures; le nombre de personnes qui devraient en ressentir les effets positifs et dans quel délai; enfin, un classement des mesures en fonction de leur efficacité globale.

3.2. Évaluation de l'efficacité par rapport au coût ou du rapport coût/bénéfice de l'introduction de mesures spécifiques, compte tenu des effets socio-économiques des mesures sur les usagers de l'aéroport: exploitants (passagers et marchandises); voyageurs et collectivités locales.

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

3.4. Les raisons qui ont conduit à retenir une solution plutôt qu'une autre.

3.5. Un résumé qui ne soit pas technique.

▼B

4. Liens avec la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

4.1. Quand des cartes du bruit ou des plans d'action contre le bruit ont été préparés en application de ladite directive, ces cartes et plans sont utilisés pour fournir les informations requises dans la présente annexe.

4.2. L'évaluation de l'exposition au bruit (c'est-à-dire l'établissement des courbes isopsophiques et la détermination du nombre de personnes souffrant du bruit) est effectuée au moyen, au moins, des indicateurs de bruit communs Lden et Lnight définis dans la directive susmentionnée, dans les cas où ils sont disponibles.