



COMMISSION  
DES  
AFFAIRES EUROPÉENNES

Paris, le 7 février 2012

*LE PRÉSIDENT*

Monsieur le Président,

En application de l'article 6 du protocole sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, je vous fais parvenir ci-joint un avis motivé du Sénat sur la « 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 » (COM (2011) 828 final) exposant les raisons pour lesquelles cette proposition n'apparaît pas conforme au principe de subsidiarité.

Cet avis motivé ayant été instruit à la fois par la commission des affaires européennes et la commission de l'économie, je vous transmets également les comptes rendus des réunions qui ont été consacrées à ce sujet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*P.J.*

Simon SUTOUR

Monsieur José Manuel BARROSO  
Président de la Commission européenne  
COMMISSION EUROPÉENNE  
200 rue de la Loi  
B - 1049 BRUXELLES

N° 66  
**S É N A T**

le 7 février 2012

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

---

---

**RÉSOLUTION EUROPÉENNE**  
**PORTANT AVIS MOTIVÉ**

*sur la conformité au principe de subsidiarité de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil (E 6916).*

*Est devenue résolution du Sénat, conformément à l'article 73 octies, alinéas 4 et 5, du Règlement du Sénat, la proposition de résolution de la commission de l'économie dont la teneur suit :*

---

**Voir les numéros :**

**Sénat : 255 et 314 (2011-2012).**

L'article 10 de la proposition de règlement (E 6916) prévoit que la Commission européenne pourrait suspendre, préalablement à sa mise en œuvre et pour une durée illimitée, une décision nationale portant restrictions d'exploitation d'un aéroport liées au bruit, y compris dans le cas où un recours serait pendant.

Vu l'article 88-6 de la Constitution,

Le Sénat fait les observations suivantes :

– L'objet de ce texte est d'harmoniser les procédures permettant à chaque autorité nationale compétente d'adopter des mesures de restrictions d'exploitation d'un aéroport en raison du bruit. Cette démarche se justifie pour éviter des distorsions de concurrence et offrir aux acteurs du transport aérien dans l'Union une meilleure prévisibilité.

– Toutefois, cette harmonisation se fait dans le cadre d'une « approche équilibrée » que la proposition de règlement définit comme « *la méthode en vertu de laquelle on examine de façon homogène les mesures applicables, à savoir la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions d'exploitation, le but étant de régler le problème des nuisances sonores de la façon la plus efficiente, aéroport par aéroport* ».

– Cette approche équilibrée défendue par la Commission européenne est respectueuse du principe de subsidiarité. En effet, les autorités nationales sont les mieux placées pour définir les restrictions les mieux adaptées dans le respect d'un cadre commun précis.

– Dans ce contexte, le droit de regard que l'article 10 de la proposition de règlement octroierait à la Commission européenne rompt cet équilibre. Il permettrait à la Commission européenne d'escamoter la procédure classique.

– Ce droit de regard n'est motivé par aucun motif exceptionnel. La Commission européenne pourrait en user en cas de simples doutes sur la légalité des restrictions. Or, le traité sur l'Union européenne, conformément aux principes de subsidiarité et de coopération loyale, laisse aux États membres la responsabilité première de la mise en œuvre de la législation européenne. Rien, en l'espèce, ne justifie une dérogation à ce principe.

Le Sénat estime, en conséquence, que l'article 10 de la proposition de règlement (E 6916) n'est pas conforme, dans sa rédaction actuelle, à l'article 5 du traité sur l'Union européenne et au protocole n° 2 annexé à ce traité.

Devenue résolution du Sénat le 7 février 2012.

Le Président,

Signé : Jean-Pierre BEL

**Réunion de la commission de l'économie  
du mardi 31 janvier 2012**

**Contrôle de subsidiarité**

**Restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union**

*Examen du rapport et du texte de la commission*

**La commission procède à l'examen du rapport et du texte de la commission sur la proposition de résolution européenne portant avis motivé n° 255 (2011-2012), sur la conformité au principe de subsidiarité de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil.**

**EXAMEN DU RAPPORT**

**M. Philippe Esnol, rapporteur.** - Si la crise économique a temporairement ralenti la hausse du trafic aérien, la tendance de long terme demeure sur un accroissement continu : 60 % d'ici 2030 en France et 80 % en Europe. Cela s'accompagne inévitablement de risques pour l'environnement ainsi que pour la santé et la qualité de vie des populations riveraines des aéroports, autant d'externalités négatives à gérer.

Pour répondre à ce défi, la Commission européenne a présenté le 1<sup>er</sup> décembre dernier un « paquet Aéroports » comprenant trois propositions de règlement relatives respectivement à l'allocation de créneaux horaires, aux services en escale et aux procédures de restriction d'exploitation liées au bruit des avions. C'est à propos de cette dernière que la commission des affaires européennes a, sur le rapport de Joël Guerriau, adopté le 12 janvier dernier un avis motivé sur la conformité au principe de subsidiarité.

Roland Ries nous ayant présenté cette procédure la semaine dernière, je rappellerai simplement qu'en application du traité de Lisbonne, la Commission européenne doit revoir son texte si un tiers des Parlements nationaux estiment que le projet n'est pas conforme au principe de subsidiarité. Au-delà de cet effet juridique, l'adoption de cette résolution marquerait la volonté du Sénat de se prononcer sur la gestion raisonnée des nuisances, qui intéresse les collectivités locales, et d'inciter le gouvernement à agir de manière résolue au niveau européen.

Bien que les aéroports constituent d'incontestables facteurs d'attractivité économique, leur développement ne saurait en effet se faire sans aucun contrôle, d'autant plus qu'ils sont souvent situés à proximité de centres urbains, voire en pleine zone urbanisée pour certains comme Roissy ou Orly...

**M. Jean-Jacques Mirassou.** - ...et Toulouse !

**M. Philippe Esnol, rapporteur.** - Aussi convient-il d'aborder la question d'une façon globale, en prenant en compte les conséquences négatives du survol, rare au début, puis de plus en plus fréquent, des communes situées sous les couloirs de vol. L'enquête épidémiologique de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires nous donnera d'ici quelques années des données scientifiques incontestables.

L'approche équilibrée définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale consiste à rapporter le coût économique des mesures de lutte contre le bruit au bénéfice pour les populations, de façon à sélectionner les actions les plus appropriées parmi quatre catégories : la réduction du bruit à la source par la mise en service d'avions moins bruyants, les politiques d'urbanisme évitant l'installation de populations dans les zones impactées par le bruit, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit, telles que la descente continue, et, en dernier ressort, les restrictions d'exploitation, limitant ou interdisant les décollages et les arrivées nocturnes, ces dernières étant l'objet de la proposition de règlement.

Cette approche pouvait être consensuelle, mais le texte présenté par la Commission l'interprète de façon maximaliste en considérant que les mesures de restriction d'exploitation sont suspectes et en privilégiant les mesures d'urbanisme qui permettent une utilisation maximale des capacités de l'aéroport. Or cette approche productiviste ne peut avoir qu'un effet limité dans un pays comme la France, urbanisé de longue date, à la différence des États-Unis ou plus encore des pays du Golfe. Élu de Conflans-Sainte-Honorine, je peux témoigner du fait que les nuisances sonores liées à un aéroport très fréquenté se font ressentir à une grande distance des pistes.

Dans son dispositif, la proposition de règlement de la Commission reprend la plupart des dispositions d'une directive du 26 mars 2002 en leur conférant désormais une application directe. Il précise ainsi les modalités de mise en place de l'approche équilibrée ainsi que du retrait progressif des aéronefs les plus bruyants - l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation devait, d'après la directive de 2002, faire l'objet d'un simple préavis, tout en relevant de la compétence strictement nationale. La proposition de règlement énonce en outre les informations relatives au bruit des aéronefs que les compagnies aériennes doivent transmettre à la Commission.

La principale disposition contestée par la commission des affaires européennes concerne le droit de regard prévu par l'article 10, ce qui est un euphémisme puisqu'il s'agit plutôt d'un droit de suspension, la Commission pouvant suspendre une restriction d'exploitation non conforme au principe de l'approche équilibrée voire, plus largement, au droit européen. Cette procédure exorbitante du droit commun est superfétatoire, car les compagnies aériennes ou les sociétés aéroportuaires peuvent déjà contester devant le juge la légalité d'un arrêté de restriction d'exploitation et l'on voit mal quelle urgence particulière justifierait un tel pouvoir de contrôle *a priori* de la Commission alors que la mise en oeuvre du droit européen repose en premier lieu sur les États membres. Imaginez l'effet que produirait, en pleine concertation avec les populations et les acteurs concernés, une intervention de la Commission européenne suspendant la mise en oeuvre d'une mesure de restriction d'exploitation sur un aéroport en invoquant la nécessité d'augmenter le trafic !

La commission des affaires européennes considère à juste titre que cette disposition est contraire au principe de subsidiarité. Le bruit concernant certaines zones locales bien identifiées et l'impact économique éventuel d'un aéroport concernant uniquement une région bien déterminée, voire un État membre, c'est en effet aux autorités nationales qu'il revient de

procéder aux arbitrages. On pourrait dès lors se demander si ce texte n'a pas pour objectif de permettre à certains de se défaire sur la Commission européenne en lui rejetant la responsabilité de l'annulation d'une restriction d'exploitation.

**M. Daniel Raoul, président.** - Ce serait classique !

**M. Philippe Esnol, rapporteur.** - Sachant que le gouvernement français est opposé à l'institution d'un tel mécanisme et qu'il ressort des premiers échanges au sein de la commission des transports du Parlement européen que de nombreux députés européens y sont également réticents, je vous propose de confirmer l'avis motivé exprimé par la commission des affaires européennes et d'adopter sans modification la proposition de résolution, pour laquelle aucun amendement n'a été déposé devant notre commission.

**M. Joël Guerriau, rapporteur de la commission des affaires européennes.** - Des trois textes dont j'ai été le rapporteur devant la commission des affaires européennes, celui sur l'assistance en escale a suscité beaucoup de questions. Nous nous sommes heurtés à une difficulté : le texte évoque une « qualité minimale » sans en définir l'objet, ce qui laisse la porte grande ouverte à des interprétations de toute nature. Nous nous sommes beaucoup interrogés sur le respect du principe de subsidiarité. Il faut des certitudes pour s'engager dans la procédure lourde de l'avis motivé ; nous préférons un dialogue politique avec la commission Barroso. La certitude, nous l'avons pour le présent texte.

Le principe est que les États membres veillent au respect des réglementations européennes. Ici, la Commission s'arroge le droit d'intervenir directement pour suspendre une orientation engagée par un État. C'est totalement contraire au principe de subsidiarité. Nous ne pouvons accepter un tel précédent.

Pour tout ce qui concerne la lutte contre le bruit, la France a fait oeuvre de précurseur. Dès la création d'Orly, les vols de nuit ont été interdits et le sont toujours. A Roissy, certains types d'avion n'ont pas le droit d'atterrir après 17 heures, en raison du volume de décibels qu'ils produisent. Notre pays n'a pas à rougir des actions concrètes qu'il a menées, fondées sur le dialogue entre les concessionnaires, les compagnies aériennes et les riverains, et qui ne sauraient être remises en cause de cette façon par la Commission. Nous sommes très heureux que vous alliez dans le même sens que nous.

**M. Jean-Jacques Mirassou.** - Nous voilà certes devant une extrapolation, pour dire le moins, du principe de subsidiarité. Personne ne peut dire, au niveau national comme au niveau local, à la place des gens qui subissent les nuisances aéroportuaires ce qui pourrait améliorer leur sort. Ce qui est vrai pour les uns peut ne pas l'être pour les autres. La direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et d'autres intervenants font du bon travail. Mais la procédure d'atterrissage, obligeant à sortir le train longtemps en avance, génère du bruit. Je ne comprends pas que l'on ne se donne pas les moyens d'innover, de prendre des décisions normatives qui soient perceptibles. Le cas de l'aéroport de Toulouse est paradigmatique car son insertion urbaine est plus forte que celle d'Orly.

Il y a beaucoup à faire, notamment pour les collectivités territoriales, en termes de destruction et de relogement, dans le cadre des plans d'exposition au bruit, dans les zones où celui-ci est devenu insupportable. On ne peut pas dire à la fois « Vive les avions ! » et « Halte aux atterrissages et aux décollages ! ». C'est un débat permanent et passionnant, dans une

agglomération comme Toulouse, où l'on sait la part que prennent les activités aéronautiques. On ne peut vanter les avions et interdire qu'ils décollent ! Je serais complètement satisfait si ce rapport pouvait impulser le mouvement, contribuer à refuser les fatalités, à forger des solutions, en termes de procédures, de temps d'atterrissage et de décollage, mais aussi de pollution. Il faut aussi se tourner vers les constructeurs d'avions : il y a des sociétés, comme Safran, qui sont capables de propulser les avions avant le décollage grâce à la motorisation des roues, ce qui économise du bruit. Puisse notre commission se pencher sur ces aspects industriels !

**M. Daniel Raoul, président.** - Je pensais que vous alliez évoquer les procédures de descente en continu, qui limitent à la fois le bruit et la consommation.

**M. Philippe Esnol, rapporteur.** - Je partage ce qui vient d'être dit. Les procédures par paliers, extrêmement nuisibles pour les riverains, posent particulièrement problème. L'ACNUSA, le secrétariat général aux affaires européennes et la DGAC, que je connais bien, nous ont informés des difficultés d'harmonisation internationale et européenne. Ainsi les Britanniques ont adopté une descente en continu... par paliers ! Ces coquetteries ne facilitent pas l'harmonisation ! La DGAC et les contrôleurs aériens en particulier se retranchent derrière des questions de sécurité pour expliquer que la descente en continu est extrêmement complexe aux heures de pointe, nombreuses à Roissy, ce qui limite considérablement la mise en place de cette procédure. Cela améliorerait pourtant la vie de millions d'habitants. Les mesures d'urbanisme qui ont été évoquées sont inapplicables en Île-de-France. Je me souviens d'une réunion à la préfecture de région, où les contrôleurs aériens nous ont suggéré de reconstruire une ville dans une campagne qui ne soit pas dans l'axe de Roissy ! Le débat que vous connaissez à Toulouse, nous l'avons aussi en Île-de-France. Chacun est conscient de l'intérêt économique et social d'un aéroport comme Roissy, qui entraîne beaucoup d'activités, d'emplois et d'argent, mais représente une catastrophe environnementale, des millions de Franciliens en subissant quotidiennement les nuisances. Un avion qui passe au-dessus de nos têtes toutes les 50 secondes à partir de 5h 30, cela fait beaucoup de bruit, croyez-moi, surtout en été, quand on ouvre les fenêtres !

**M. Vincent Capo-Canellas.** - Je comprends les raisons juridiques invoquées, toutefois les questions de relèvement de trajectoire, de descente continue nous renvoient à des discussions avec Eurocontrol et un minimum d'harmonisation européenne. Certes, l'intervention de la Commission européenne est trop radicale. Si la concertation locale s'impose, des allers-retours sont nécessaires pour organiser les choses. On nous dit qu'il faut des relèvements de seuil, tout en prévenant : « attention, la négociation européenne durera longtemps » ! Nous avons besoin de discussions avec la Commission, pour avoir un point de vue européen, et pour que les problèmes locaux soient pris en compte à ce niveau-là.

**M. Daniel Raoul, président.** - Tout à fait d'accord. Le rapport de la commission des affaires européennes ne remet nullement en cause la nécessité d'harmoniser les procédures, en particulier en matière de formation des équipages et de sécurité. Si nous passons à la descente en continu, il faudra harmoniser la formation des pilotes.

**M. Vincent Capo-Canellas.** - En Ile-de-France, une approche en continu a été mise en pratique il y a quelques mois.

**M. Yannick Vaugrenard**. - Il me paraît particulièrement judicieux, comme l'a fait Jean-Jacques Mirassou, d'en appeler à la recherche et à l'innovation. Il faut le faire en harmonie avec les pays européens constructeurs d'avions.

Sur le principe de subsidiarité, je soutiens la commission des affaires européennes. Nous rejoignons ici le rapport de Roland Ries sur la coordination ferroviaire, la semaine dernière. Depuis longtemps, la Commission européenne a pris la mauvaise habitude de tenter de grappiller toujours plus de pouvoir aux responsables politiques, dès que ceux-ci lui laissent un tant soit peu d'espace. La technostructure européenne n'a de cesse de prendre leur place. Si nous n'y prêtons pas attention, l'opinion publique se retournera contre l'esprit même de la construction européenne.

**M. Joël Guerriau**, rapporteur de la commission des affaires européennes. - Ne lui laissons pas cet espace !

**M. Philippe Esnol**, rapporteur. - Dans des domaines aussi sensibles, les populations sont à cran. Le rejet des restrictions aériennes aurait des conséquences catastrophiques : comment expliquer ensuite à nos concitoyens l'intérêt de la construction européenne ? Évitions cela, luttons contre les tentations dominatrices de la technostructure européenne !

**M. Daniel Raoul**, président. - Ces tentations concernent tous les niveaux de l'organisation administrative, de Bercy à nos propres collectivités ! Je mets aux voix la proposition de résolution, que nous proposons d'adopter sans modification.

*La proposition de résolution portant avis motivé est adoptée conforme.*



# Réunion de la commission des affaires européennes du jeudi 12 janvier 2012

## Contrôle de subsidiarité

### Transport aérien

Communication de M. Joël Guerriau  
et proposition de résolution portant avis motivé

**M. Joël Guerriau.** - La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union (COM (2011) 828 final) harmonise la gestion dans les États membres des nuisances sonores générées par les avions. Ce texte se substituerait à une directive.

La proposition détaille la procédure pouvant conduire l'autorité nationale compétente à adopter des mesures de restriction de l'exploitation d'un aéroport en raison du bruit ; elle prévoit même un mécanisme de recours. Une disposition pose problème au regard du principe de subsidiarité : selon l'article 10, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, et sans préjudice d'une procédure de recours pendante, la Commission pourrait examiner une décision nationale instituant une restriction d'exploitation, préalablement à sa mise en œuvre. Si la Commission était d'avis que la décision ne respecte pas les exigences du règlement ou qu'elle est contraire au droit européen, elle pourrait la suspendre pour une durée illimitée. Ce serait une première ! La procédure nationale serait ainsi court-circuitée, alors même qu'un recours pourrait être pendant.

La législation européenne harmonise et encadre strictement les procédures, mais laisse aux États membres le soin de juger de l'opportunité des restrictions et de leur importance en fonction des nuisances. En s'arrogeant un droit de regard, la Commission remet en cause cette répartition des tâches. Elle invoque l'accord « ciel ouvert » conclu entre les États-Unis et l'Union européenne et ses États membres en octobre 2007 et modifié par un protocole de 2010. Pourtant, rien dans cet accord n'exige une telle mesure. Son article 15 modifié prévoit seulement que si l'une des parties décide de restreindre l'exploitation d'un aéroport en raison du bruit, l'autre partie doit en être informée au moins 150 jours à l'avance. Nos concitoyens ne comprendraient pas que des mesures visant à réduire le bruit dont souffrent les riverains soient suspendues au nom du droit de la concurrence ou d'un accord avec les États-Unis ! Les négociations avec les riverains sont toujours très délicates, et les autorités sont toujours soumises à un intense *lobbying*. Si la Commission suspendait une telle décision, cela envenimerait encore les relations et décrédibiliserait les autorités nationales. Toute restriction non conforme à la législation communautaire peut d'ailleurs être contestée devant les tribunaux.

Voilà pourquoi je vous propose cet avis motivé.

**M. André Gattolin.** - Entendre parler de *lobbying* à propos des riverains me gêne : ils ne font que défendre leurs conditions de vie et leur patrimoine foncier. Les *lobbies* sont des groupes d'intérêt qui agissent subrepticement dans les couloirs, comme parfois ici même.

**M. Alain Richard.** - Élu du département où il y a le plus d'habitants exposés aux nuisances de l'aéroport de Roissy, je connais un peu le problème. M. Guerriau a raison : la position de la Commission est excessive. Cependant, les restrictions dont il est question consistent en général à interdire à une compagnie d'atterrir. Pour certaines compagnies, ce peut être un arrêt de mort : je songe à certaines compagnies africaines dotées d'appareils vétustes, qui font une bonne partie de leur chiffre d'affaires grâce aux liaisons avec Paris. Il n'est pas inconcevable qu'un État, sous prétexte de lutter contre le bruit, cherche à favoriser la compagnie nationale. Par une particularité des institutions de l'Union - une bizarrerie, diront certains - la Commission européenne est à la fois l'exécutif communautaire et l'instance de régulation de la concurrence. Le seul motif qui pourrait la conduire à suspendre une restriction d'exploitation serait de constater qu'il s'agit d'une mesure anticoncurrentielle.

Je suivrai pourtant M. Guerriau, car la Commission, à défaut d'un pouvoir de suspension immédiate, ne manque pas de moyens pour faire respecter le droit communautaire. En dehors du cas que j'ai évoqué, je ne vois pas comment une restriction pourrait gravement menacer la survie d'une entreprise. Toute décision peut d'ailleurs être déclarée contraire aux traités après quelques mois de procédure.

En France, on ne peut accuser les pouvoirs publics de brutalité excessive à l'égard des compagnies d'aviation ! Lorsque les riverains se plaignent, ou que les parlementaires tentent modestement de relayer leurs doléances, on leur répond qu'il faut bien que les avions volent aussi de nuit.

**M. Joël Guerriau.** - Tout en partageant cette position, je note que les pouvoirs publics français ont pris des décisions pour protéger les riverains : un couvre-feu nocturne a été institué à Orly dès 1968, et à Roissy les créneaux sont très fortement régulés la nuit. En outre, à partir du mois de mars, seuls les avions répondant à des normes de bruit très exigeantes pourront atterrir ou décoller entre 22 heures et 7 heures. En l'occurrence, le problème est que la Commission veut s'arroger un droit d'intervention en dehors des procédures.

**M. André Gattolin.** - Grâce aux vents favorables, les avions en partance d'Amérique du Nord arrivent parfois en France avec une heure et demie d'avance. On les oblige à tourner au-dessus de Paris jusqu'à 7 heures, quand il est permis d'atterrir ! Les nuisances écologiques sont multiples. Pour éviter des nuisances sonores, faut-il encourager la surconsommation de kérosène, et polluer l'atmosphère ?

**M. Alain Richard.** - Les compagnies choisissent parfois le confort de leurs passagers, alors qu'il leur suffirait de partir une heure plus tard de New York ou de Chicago.

*La proposition de résolution portant avis motivé est adoptée dans le texte suivant, et sera transmise à la commission de l'économie :*

### *Proposition de résolution portant avis motivé*

L'article 10 de la proposition de règlement (E 6916) prévoit que la Commission européenne pourrait suspendre, préalablement à sa mise en oeuvre et pour une durée illimitée, une décision nationale portant restrictions d'exploitation d'un aéroport liées au bruit, y compris dans le cas où un recours serait pendant.

Vu l'article 88-6 de la Constitution,

Le Sénat fait les observations suivantes :

- L'objet de ce texte est d'harmoniser les procédures permettant à chaque autorité nationale compétente d'adopter des mesures de restrictions d'exploitation d'un aéroport en raison du bruit. Cette démarche se justifie pour éviter des distorsions de concurrence et offrir aux acteurs du transport aérien dans l'Union une meilleure prévisibilité.

- Toutefois, cette harmonisation se fait dans le cadre d'une « approche équilibrée » que la proposition de règlement définit comme « *la méthode en vertu de laquelle on examine de façon homogène les mesures applicables, à savoir la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions d'exploitation, le but étant de régler le problème des nuisances sonores de la façon la plus efficiente, aéroport par aéroport* ».

- Cette approche équilibrée défendue par la Commission européenne est respectueuse du principe de subsidiarité. En effet, les autorités nationales sont les mieux placées pour définir les restrictions les mieux adaptées dans le respect d'un cadre commun précis.

- Dans ce contexte, le droit de regard que l'article 10 de la proposition de règlement octroierait à la Commission européenne rompt cet équilibre. Il permettrait à la Commission européenne d'escamoter la procédure classique.

- Ce droit de regard n'est motivé par aucun motif exceptionnel. La Commission européenne pourrait en user en cas de simples doutes sur la légalité des restrictions. Or, le traité sur l'Union européenne, conformément aux principes de subsidiarité et de coopération loyale, laisse aux Etats membres la responsabilité première de la mise en oeuvre de la législation européenne. Rien, en l'espèce, ne justifie une dérogation à ce principe.

Le Sénat estime, en conséquence, que l'article 10 de la proposition de règlement (E 6916) n'est pas conforme, dans sa rédaction actuelle, à l'article 5 du traité sur l'Union européenne et au protocole n° 2 annexé à ce traité.