



30.10.2015

## COMMUNICATION AUX MEMBRES

**Objet: Pétition n° 1482/2014, présentée par Emmanuelle Le Texier, de nationalité française, sur les effets néfastes du nouveau plan de survol de Bruxelles**

### 1. Résumé de la pétition

La pétitionnaire explique que le plan de survol au décollage appliqué depuis février 2014, concentre la plupart des nuisances résultant d'un important trafic aérien à basse altitude sur Bruxelles, une ville de plus d'un million d'habitants, avec des enjeux de sécurité essentiels (tels que les institutions européennes). La pétitionnaire indique que le nombre de plaintes pour infraction à la législation, limitant le bruit a fortement augmenté. Outre le bruit, la sécurité des zones à forte densité de population et les questions de santé, la pétitionnaire souligne que ce plan menace trois zones spéciales différentes de conservation dans Natura 2000. En dépit d'une importante mobilisation des habitants, le plan de survol n'a pas été modifié.

D'après la pétitionnaire, plusieurs actes législatifs de l'Union européenne sont violés:

- directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement;
- 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 Communauté;
- directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages;
- directive 2003/35/CE prévoyant la participation du public lors de l'élaboration de certains plans et programmes relatifs à l'environnement;
- directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement;
- articles 35 et 37 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

En conséquence, la pétitionnaire demande à être entendue par la commission des pétitions, qu'une mission d'enquête soit organisée, que le Parlement demande instamment à la

Commission de lancer une procédure contre les autorités responsables et qu'il favorise une meilleure mise en œuvre des articles 35 et 37 de la charte, ainsi que du droit dérivé.

## **2. Recevabilité**

Déclarée recevable le 14 mai 2015. La Commission a été invitée à fournir des informations (article 216, paragraphe 6, du règlement).

## **3. Réponse de la Commission, reçue le 30 octobre 2015**

La plainte se concentre clairement sur les effets sonores des survols sur la population de la ville de Bruxelles et des sites Natura 2000, et a pour objectif d'amener les autorités nationales à modifier les routes de survol.

La Commission, en l'absence d'éléments susceptibles d'établir une présomption de violation du droit de l'Union européenne, ne pourra pas donner suite à la pétition pour les raisons suivantes:

Pour ce qui est de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, il est important à noter tout d'abord que cette directive n'impose aucune valeur limite d'exposition au bruit. Fixer de tels seuils reste de la compétence des États membres. Le plan d'action (article 8 de la directive 2002/49/CE) pour l'aéroport de Bruxelles-National a été adopté le 23 juillet 2010. Ladite directive exige qu'un plan d'action soit révisé (actualisé) au moins tous les cinq ans. Cette actualisation doit être discutée avec la population. Or, en l'absence d'actualisation du plan d'action datant de 2010, il est toutefois à noter que les mesures figurant dans les plans d'action sont laissées à la discrétion des autorités compétentes. Bien que la Commission puisse exiger une actualisation du plan sur base de l'article 8, paragraphe 5, de ladite directive, il n'est pas possible pour la Commission d'exiger une modification des routes de survol mises en place en février 2014.

Dans ce contexte, il est utile de noter que la Région de Bruxelles-Capitale a entamé en 2014 une procédure judiciaire (action en cessation environnementale devant le tribunal de première instance à Bruxelles) contre l'État belge. Le Tribunal de première instance de Bruxelles a, le 31 juillet 2014, donc après que la pétition ait été introduite, ordonné la cessation de l'utilisation de deux routes de survol de Bruxelles prévue par le plan Wathélet. Il s'agit de "la route du canal" qui traverse Bruxelles et du "virage à gauche" qui survole notamment Etterbeek, Ixelles, Auderghem et Watermael-Boitsfort, soit les deux nouvelles routes aériennes introduites le 6 février 2014. Ce jugement devrait être appliqué au plus tard 3 mois à compter du 31 juillet 2014, sous peine d'astreinte de 50.000 euros par jour. La Commission ne dispose pas d'informations plus récentes sur le suivi de cet arrêt.

Plusieurs procédures seraient également en cours devant le Conseil d'État belge depuis 2014 (recours introduits par des habitants de Bruxelles). Les juges nationaux sont appelés à appliquer le droit européen et ils sont souvent mieux équipés pour le faire dans des cas individuels que l'est la Commission. Par exemple, contrairement à la Commission, le juge national peut ordonner la suspension ou annulation de l'acte administratif attaqué. Dans ces conditions, à savoir l'existence d'actions en cours devant la justice belge, une intervention par la Commission n'aurait pas de valeur ajoutée.

La Commission ne dispose pas d'éléments pertinents permettant de conclure que la sécurité aérienne était compromise en Bruxelles. S'agissant de la Directive 2002/30/EC 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, il est à noter que cette directive ne semble pas applicable dans le cas en espèce puisque la modification des rotations de vol ne semble pas constituer une (nouvelle) restriction d'exploitation.

S'agissant de la Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 (directive Habitats), il est à noter que son article 6(2) n'interdit pas toute perturbation dans les zones spéciales de conservation, mais seulement pour autant que ces perturbations soient susceptibles d'avoir un effet significatif eu égard aux objectifs de ladite directive.

Selon l'article 6, paragraphe 3, de la directive Habitats, tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site. Ledit article prescrit ensuite que, compte tenu des conclusions de l'évaluation des incidences sur le site et sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les autorités nationales compétentes ne marquent leur accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné et après avoir pris, le cas échéant, l'avis du public. Or, la pétition ne contient pas d'informations pertinentes indiquant les incidences possibles ou probables eu égard aux objectifs de conservation de ce site. D'ailleurs, il appartient aux autorités belges de vérifier l'applicabilité de l'article 6, paragraphe 2 ou 3, de la directive Habitats suite à la modification des routes de survol en 2014.

Pour ce qui a trait à la Directive 2001/42/CE, sur base des informations disponibles il n'est pas possible d'établir que le "Plan Wathelet" est effectivement à considérer comme un *plan* au sens de l'article 2 de la directive et qu'il définirait le cadre en vue d'autorisations de projets au sens de la Directive 2011/92/EU (voir l'exigence prévu dans l'article 3, paragraphe 2, sous a, de la directive 2001/42/CE). La Commission ne peut pas non plus conclure à une infraction à l'article 3, paragraphe 2, sous b, de la Directive 2001/42/CE.

Concernant la Directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, nous tenons à rappeler que la modification des routes de survol en soi ne constitue pas une modification d'un projet dans le sens de la directive mentionnée. Un projet implique des travaux physiques<sup>1</sup> et ces travaux sont absents pour ce qui est les routes de survol. Cette directive ne s'applique donc pas sur les modifications des routes de survol.

Concernant la directive 2003/35/CE prévoyant la participation du public lors de l'élaboration de certains plans et programmes relatifs à l'environnement. Son Article 2, paragraphe 2, prévoit que Les États membres veillent à ce que soient données au public, en temps voulu, des possibilités effectives de participer à la préparation et à la modification ou au réexamen des plans ou des programmes dont l'élaboration est prévue par les dispositions énumérées à l'annexe I. Or, un plan comme le "plan Wathelet" ne figure pas sur l'annexe I.

---

<sup>1</sup> Voir l'arrêt de la Cour de Justice européenne C 275/09: " L'article 1er, paragraphe 2, second tiret, et le point 7 de l'annexe I de 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, telle que modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil, du 3 mars 1997, doivent être interprétés en ce sens que: le renouvellement d'une autorisation existante d'exploiter un aéroport ne peut, en l'absence de travaux ou d'interventions modifiant la réalité physique du site, être qualifié respectivement de «projet» ou de «construction» au sens desdites dispositions; (...)