



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 84/11

Luxembourg, le 8 septembre 2011

Arrêt dans l'affaire C-120/10
European Air Transport SA /

Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Région de Bruxelles-Capitale

Les États membres peuvent, en principe, fixer des niveaux sonores maximaux mesurés au sol, que les compagnies aériennes doivent respecter lors du survol des territoires proches d'un aéroport

Cependant, si une telle réglementation a pour effet d'obliger les compagnies aériennes à renoncer à exercer leur activité économique, elle ne peut être adoptée que dans le respect des conditions énoncées par le droit de l'Union

Afin de réduire les nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports de l'Union, la directive 2002/30¹ autorise les États membres à adopter des restrictions dites « restrictions d'exploitation ». Celles-ci ne peuvent être adoptées qu'en cas de dépassement des niveaux sonores certifiés, ces niveaux étant mesurés à la source² – c'est-à-dire à l'aéronef lui-même.

L'aéroport de Bruxelles-National (Belgique) est situé sur le territoire de la Région flamande, bien que les vols qui y aient lieu survolent également, à une basse altitude, la Région de Bruxelles-Capitale.

La présente affaire est née d'un litige qui oppose la compagnie aérienne European Air Transport (EAT) – spécialisée dans le transport aérien de marchandises (groupe DHL) – à la Région de Bruxelles-Capitale (Belgique) et au Collège d'environnement de ladite Région.

En effet, le 19 octobre 2007, l'autorité régionale compétente a infligé à EAT une sanction administrative de 56 113 euros pour dépassement, pendant la nuit, des valeurs limites prévues par la réglementation régionale bruxelloise. Selon cette réglementation, ces valeurs limites sont mesurées au sol.

La compagnie aérienne EAT a introduit un recours en annulation de cette décision. Elle affirme en particulier que la réglementation régionale servant de fondement aux infractions qui lui sont reprochées est contraire au droit de l'Union, car elle utilise des niveaux sonores maximum mesurés au sol – et non à la source – ce qui serait contraire à la directive 2002/30.

Dans ce contexte, le Conseil d'État (Belgique), qui doit trancher le litige, a décidé de saisir la Cour de justice d'une demande de décision préjudicielle. La juridiction belge demande à la Cour de clarifier si la réglementation régionale bruxelloise, qui sanctionne les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien, peut être considérée comme une « restriction d'exploitation »

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, p. 40).

² De façon plus concrète, la directive 2002/30/CE prend en compte, en substance, les niveaux de bruit certifiés d'un aéronef. Cette certification acoustique d'un aéronef est conduite selon un référentiel théorique de conditions météorologiques, géophysiques et opérationnelles. Ce référentiel prend en compte des paramètres tels que le niveau de la mer, la température ambiante, le taux d'humidité, les caractéristiques du sol agréées, la hauteur du micro, ainsi que la trajectoire et les paramètres de vol.

soumise aux prescriptions de la directive 2002/30 et notamment à la méthode consistant à mesurer les niveaux sonores à la source.

Dans son arrêt rendu ce jour, la Cour rappelle, à titre liminaire, que, pour traiter des nuisances sonores générées par les avions, l'Union suit la méthode de **l'approche équilibrée**. Cette dernière — définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) — 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.

Cette approche équilibrée suppose que les restrictions d'exploitation ne sont admissibles que lorsque toute autre mesure de gestion du bruit n'a pas permis d'atteindre les objectifs de la directive 2002/30.

À cet égard, la Cour considère qu'une « **restriction d'exploitation** » au sens de la directive 2002/30 **constitue une mesure prohibitive totale ou temporaire qui interdit l'accès d'un aéronef à un aéroport d'un État membre de l'Union.**

Ainsi, une réglementation environnementale, comme en l'espèce, qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol des territoires situés à proximité de l'aéroport, ne constitue pas, en tant que telle, une « restriction d'exploitation » dès lors qu'elle n'interdit pas l'accès à l'aéroport concerné.

En tout état de cause, la Cour précise que si l'application d'une méthode consistant à mesurer, au sol, le bruit produit par un aéronef en vol peut s'insérer dans le cadre de l'approche équilibrée, **il ne peut, toutefois, pas être exclu qu'une réglementation environnementale, comme en l'espèce, puisse, en raison du contexte économique, technique et juridique pertinent, avoir les mêmes effets qu'une interdiction d'accès à un aéroport.** Or, **s'il est vérifié que les limites imposées par une réglementation nationale sont si restrictives qu'elles aboutissent concrètement à obliger les exploitants d'aéronefs de renoncer d'exercer leur activité économique, une telle réglementation reviendrait à une interdiction d'accès et constituerait, dès lors, une « restriction d'exploitation »** au sens de la directive 2002/30. Une telle réglementation devrait dès lors être adoptées dans le respect des conditions énoncées par la directive.

Il appartient à la juridiction belge de vérifier si les mesures adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale ont de tels effets.

RAPPEL: Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Marie-Christine Lecerf 📞 (+352) 4303 3205