

Auteur: Kari Kuusiniemi/ Entraîneur: Marc Clément

**Etude de cas sur la directive “Bruit”
Coopération avec les juges nationaux dans le domaine du droit de l’environnement**

**Module de formation
COMMENT TRAITER LES CAS INVOQUANT UNE NON CONFORMITE AVEC LA
LEGISLATION EUROPEENNE SUR LA QUALITE DE L’AIR ET LE BRUIT**

**8-10 décembre 2015
Paris, France**

M. et Mme X vivent dans la banlieue de la capitale de Y-land. Y-land est un Etat Membre de l’Union européenne. Les X souffrent de différentes sortes de bruit. Ils ne peuvent pas dormir à cause des travaux de construction d’un tunnel de métro à 500 mètres de leur maison, travaux qui commencent à 6 heures du matin et qui se terminent à 10 heures du soir. Le trafic automobile à proximité de leur maison les dérange également jour et nuit. Des avions en phase d’atterrissage volent sous certaines conditions météorologiques près de leur maison.

M et Mme X ne peuvent plus supporter la situation plus longtemps. Ils ont consulté un avocat spécialisé en droit de l’environnement. Ils ont demandé aux autorités environnementales de la région (Autorité Environnementale Régionale, REA) et à la municipalité (Comité de l’environnement, EB) de mettre fin aux activités bruyantes ou de réduire le bruit ressenti autour et dans leur maison. Les réponses ont été assez évasives. Le REA soutient qu’il n’a aucune compétence aux termes de la loi sur la protection de l’environnement pour prendre des décisions concernant les activités affectant M. et Mme X. Le EB répond qu’une carte stratégique de bruit, dans le cadre de la directive « bruit », a été réalisée pour l’agglomération de la ville capitale. Cette carte montre que la banlieue dans laquelle les X vivent, supporte des niveaux de bruit de $L_{den} > 60$ dB et L_{night} 55 dB, mais que le plan d’action n’inclut aucune mesure concernant le trafic routier sur l’autoroute. Il n’y a aucune limite de valeur pour le bruit définie en Y-land, mais selon un guide non réglementaire, le niveau de bruit dans les aires résidentielles ne doit pas excéder 55 dB (LAeq, 7-22) et 50 dB (LAeq, 22-7).

L’avocat spécialisé dans l’environnement a recommandé à M. et Mme X de soumettre une requête à la cour administrative régional (RAC) contre l’inaction du REA et du EB. Selon la loi sur la protection de l’environnement, la cour peut annuler une décision administrative par laquelle l’autorité compétente a refusé de prendre des mesures pour prévenir la pollution environnementale. La cour peut renvoyer l’affaire à l’autorité compétente pour qu’elle prenne les mesures nécessaires et qu’elle utilise ses pouvoirs coercitifs afin de s’assurer que le bruit excessif est supprimé.

L’avocat a conseillé de s’appuyer sur la législation de l’Union européenne et particulière sur la directive “bruit” et sur la directive sur les installations industrielles ainsi que de se référer à la jurisprudence *Janecek*. Selon lui, 1) un Etat membre est obligé de s’assurer que la santé humaine n’est pas affectée par un bruit excédant les valeurs-guide 2) La municipalité (EB) doit adopter un plan d’action immédiatement et comportant des dispositions contraignantes concernant le bruit résultant du trafic routier et restreindre le trafic si cela est nécessaire. 3) Du fait que le bruit résultant du trafic routier excède déjà les valeurs-guide, aucune nouvelle source de bruit, telle qu’une ligne de métro,

ne peut être construite. 4) Le permis environnemental de l'aéroport doit être revu à la lumière de la directive sur les installations industrielles.

Quelle doit être l'analyse du RAC de cette requête et sur quels fondements ?

Législation nationale pertinente (Loi sur la protection de l'environnement du Y-land):

Section 25a

Cartes de bruit et plans d'action pour la réduction du bruit

(1) Une carte du bruit et un plan de réduction du bruit doivent être adoptés :

1) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants qui du fait de leur densité doivent être considérées comme des zones urbanisées;

2) pour les voies publiques comportant le passage de plus de trois million de véhicules par an

3) pour les voies ferrées comportant le passage de plus de 30 000 trains par an et

4) pour les aéroports civils pour lesquels le total combiné des décollages et des atterrissages d'avions, en excluant les décollages et atterrissages pour des buts d'entraînement, est supérieur à 50 000 par an.

(2) La carte de bruit doit, en utilisant des indicateurs de bruit, décrire la situation existante et la situation prévue sur la zone dans des termes généraux, en incluant les zones calmes et présenter le nombre de personnes exposées au bruit ainsi que le nombre d'habitation sur la zone.

(3) Le but du plan de réduction de bruit est de réduire le bruit et ses impacts et de prévenir l'augmentation du bruit dans les zones calmes.

Section 25b

Préparation des cartes de bruit et des plans d'action pour la réduction du bruit

(1) Les cartes de bruit et les plans d'action pour la réduction du bruit pour les routes et les voies ferrées sont préparés par l'Agence y-landaise du transport, pour les aéroports par le gestionnaire de l'aéroport, pour les autres zones de trafic par leurs gestionnaires, et pour les agglomérations autres que celles mentionnées précédemment, par les municipalités concernées. Ces cartes de bruit et les plans d'action pour la réduction du bruit réalisées par l'Agence y-landaise du transport ou par le gestionnaire de l'aéroport doivent être soumises par eux aux municipalités concernées qui les prendront en compte pour préparer les cartes de bruit et les plans d'action pour la réduction du bruit pour les agglomérations en question.

(2) Les cartes de bruit et les plans d'action doivent être révisés au moins tout les cinq ans, et par suite, les plans d'action et, si nécessaire également les cartes de bruit, doivent être mis à jour. Si nécessaire, les plans d'actions doivent être modifiés et mis à jour à d'autres moments si des développements majeurs affectent la situation de bruit existante dans la zone.

(3) Quand un plan d'action pour la réduction du bruit est préparé, les personnes qui vivent, travaillent ou pour d'autres raisons peuvent être affectées par le plan d'action doivent avoir la possibilité d'exprimer leur opinion sur le plan. Des avis doivent être sollicités par les municipalités des zones affectées de la part des REA concernées, de l'Agence y-landaise du transport, du gestionnaire de l'aéroport et de toute autre partie mentionnée dans un décret gouvernemental. De plus, les associations enregistrées ou les fondations mentionnées à la section 92 doivent avoir la possibilité d'être entendu pendant la préparation du plan d'action.

(4) Les cartes de bruit et les plans d'action pour la réduction du bruit doivent être publiées et faire l'objet d'une information, si nécessaire. Les cartes et les plans doivent être transmis aux autorités

selon les dispositions d'un décret gouvernemental à adopter afin d'être intégrés à la base de donnée sur la protection de l'environnement. De plus, les cartes et les plans doivent être transmis à la municipalité concernée et au REA pour information et, si nécessaire, à l'Agence y-landaise du transport et du gestionnaire de l'aéroport.

(5) Des dispositions sur les indicateurs utilisés dans les cartes de bruit, sur les points essentiels des cartes de bruit et les plans d'action pour la réduction du bruit et sur les dates à compter desquelles les cartes de bruit et les plans d'action pour la réduction du bruit doivent être préparées, et si nécessaire, les dispositions concernant des précisions sur la désignation des zones mentionnées à la section 25a feront l'objet d'un décret gouvernemental.

Section 84

Rectification des violations ou négligences

(1) Une autorité de supervision peut :

- 1) interdire à une partie qui viole cette loi ou un décret ou un règlement pris en application de cette loi, de poursuivre ou de répéter une procédure contraire à une de ses dispositions;
- 2) ordonner à une partie qui viole cette loi ou un décret ou un règlement pris en application de cette loi, de remplir ses obligations par un autre moyen;
- 3) d'ordonner à une partie mentionnée aux paragraphes 1 et 2 de restaurer l'environnement dans l'état dans lequel il était auparavant ou d'éliminer toute atteinte à l'environnement cause par cette violation;
- 4) ordonner à un opérateur de conduire une enquête à un niveau suffisant pour établir l'impact environnemental d'opérations si une raison suffisante permet de suspecter que ces opérations causent des pollutions contraires à cette loi.

(2) Pour une activité nécessitant une autorisation, une mise en demeure sera délivrée par le REA si l'autorité compétente est l'agence administrative régionale ou si l'agence a délivré cette autorisation. Dans les autres cas, la mise en demeure est délivrée par le EB municipal.

Section 92

Droit d'engager une action judiciaire

Si une action judiciaire relative aux questions traitées dans la section 84 n'a pas été prise à l'initiative de l'autorité de supervision, une action peut être engagée par écrit par :

- 1) toute personne ayant un intérêt à la question;
- 2) une association enregistrée ou une fondation dont le but est de promouvoir la protection de l'environnement ou la santé, la conservation de la nature ou la qualité de la vie et dont le secteur géographique d'activité est affecté par les impacts environnementaux en question.
- 3) la municipalité dans laquelle l'activité est située ou une autre municipalité de ce secteur où les impacts négatifs sont apparus.;
- 4) le REA et le EB de la municipalité dans lesquels l'activité est située ou qui sont situés dans la zone d'impact;
- 5) toute autre autorité chargé de la protection des intérêts publics en cette matière.