

passé » est admissible, au terme d'une analyse littérale et contextuelle des différentes dispositions des règlements concernant les quotas et la récolte et la communication des données. Cette conclusion est heureuse car elle contribue à renforcer l'effectivité des contrôles du respect des quotas dans le contexte difficile de la lutte contre la pêche illégale.

Charles-Hubert BORN

C.J.U.E., 31 mars 2022, Commission c. République portugaise, C-687/20

Manquement d'État – Environnement – Directive n° 2002/49/CE – Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement – Agglomérations, grands axes routiers et grands axes ferroviaires – Article 7, § 2 – Cartes de bruit stratégiques – Article 8, § 2 – Plans d'action – Article 10, § 2 – Annexe VI – Informations fournies par les cartes de bruit stratégiques – Résumés des plans d'action – Non-communication à la Commission européenne dans les délais prévus

Les plans d'action de lutte contre le bruit le long des grands axes de communication sont requis même pour les tronçons traversant des zones non peuplées et doivent viser à préserver non seulement la santé humaine mais aussi le maintien de la qualité sonore lorsqu'elle est satisfaisante

Dans cette affaire, la Commission européenne reprochait au gouvernement du Portugal de n'avoir pas établi les cartes de bruit stratégiques relatives à cinq grands axes routiers ni les plans d'action relatifs aux agglomérations d'Amadora et de Porto, à 236 grands axes routiers et à 55 grands axes ferroviaires et de n'avoir pas communiqué certaines informations à la Commission, en violation respectivement des articles 7, § 2, al. 1^{er}, 8, § 2, et 10, § 2, de la Directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Le premier type de document – la cartographie du bruit à proximité des grands axes routiers et ferroviaires et dans les agglomérations – vise à mesurer l'exposition des riverains au bruit, selon une méthodologie uniformisée pour tous les États membres. Ceux-ci doivent, en vertu de l'article 7 précité, adopter des cartes de bruit stratégiques pour tous les grands axes de communication et toutes les agglomérations pour le 30 juin 2012 et les réactualiser tous les cinq ans. Le second type de document – les plans d'action – formalise l'adoption, sur la base des résultats de la cartographie et d'une participation du public, de mesures de prévention et de réduction, si cela est nécessaire, du bruit dans l'environnement, au bénéfice de la santé humaine. Ils doivent permettre de répondre aux priorités résultant du dépassement des valeurs limites pertinentes.

La Commission reprochait des violations de la directive dans toute une série de situations concrètes. En l'espèce, la Cour a vérifié scrupuleusement, agglomération par agglomération et axe de communication par axe de communication, si les cartes de bruit stratégique et les plans d'action étaient en vigueur à la date d'expiration du délai imposé dans l'avis motivé et, à défaut, dans quelle mesure ils étaient requis.

Pour se défendre, le Portugal invoquait notamment le fait que pour certains grands axes routiers, une élaboration des plans d'action pour ces axes n'était pas exigée en raison de l'absence de population exposée à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites en vigueur au Portugal¹. La Cour a rejeté l'argument, jugeant que « *En effet, alors que l'article 8, paragraphe 2, de la directive 2002/49 laisse aux États membres une certaine marge d'appréciation quant au contenu des plans d'action, cette disposition ne prévoit aucune exception à l'obligation même d'établir de tels plans pour les grands axes routiers situés sur leur territoire, ces axes étant définis, à l'article 3, sous n), de cette directive, comme visant les routes régionales, nationales ou internationales sur lesquelles sont enregistrés plus de 3 millions de passages de véhicules par an. (...) En outre, l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2002/49 définit le champ d'application de cette directive comme s'appliquant au bruit dans l'environnement auquel sont exposés les êtres humains, quel que soit le niveau de ce bruit. (...) Il s'ensuit que l'absence de plans d'action pour les grands axes routiers en cause ne saurait être justifiée par l'absence de population exposée à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites en vigueur dans l'État membre concerné* » (p. 43 à 46, nous soulignons).

La Cour ajoute que l'absence d'une population exposée à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites en vigueur dans l'État membre concerné « *peut conduire cet État membre à décider, dans le cadre de la marge d'appréciation que l'article 8, paragraphe 2, de ladite directive lui confère, d'indiquer, dans le plan d'action concerné, qu'il n'y a pas d'actions envisagées par les autorités compétentes pour les cinq années à venir pour l'axe en cause. Toutefois cela n'exclut pas le caractère nécessaire de l'élaboration d'un tel plan.* » (Pt 47). Ce d'autant que l'objectif des plans d'action ne peut pas se limiter à prévenir les atteintes à la santé humaine, mais doivent aussi viser à « *préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante* » (pt 48).

La Cour confirme également que l'article 8, § 2, de la directive « *ne prévoit aucune exception à l'obligation pour les États membres d'établir des plans d'action pour les grands axes ferroviaires situés sur leur territoire, c'est-à-dire, conformément à la définition prévue à l'article 3, sous o), de cette directive, pour les voies de chemin de fer sur lesquelles sont enregistrés plus de 30 000 passages de trains par an* » (pt 53). La Cour déduit donc de la Directive n° 2002/49/CE sur le bruit l'obligation pour les États membres d'élaborer des plans pour éviter la détérioration de la situation sonore le long des grands axes routiers si elle est de bonne qualité, au-delà des seules questions de santé humaine.

Charles-Hubert BORN

1. L'article 2.1 de la directive prévoit que « *La présente directive s'applique au bruit dans l'environnement auquel sont exposés en particulier les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit* » (nous soulignons).