



Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport aérien

Direction générale Transport Aérien
Service Aviation Gestion Environnementale & Politique de
bruit

-
City Atrium
Rue du Progrès 56
6A18
1210 Bruxelles
Tél. 02 277 31 11 - Fax 02 277

NOTE A MADAME OFFERGELD,
Chef de la Cellule Stratégique
de Madame la Ministre

Note rendue en urgence

Votre contact
Laurent Ledoux
Président du Comité de Direction
Rue du Progrès 56
1210 Brussels
Tél. + 32 (0)2 277 30 80
e-mail :laurent.ledoux@mobilitt.fgov.be

Numéro d'entreprise 0 308 357 852

métro : Rogier
train : Gare du Nord
arrêt de bus et de tram : Gare du Nord
parking vélo gardé : Gare du Nord

Votre courrier du :	Vos références :	Nos références :	Annexe(s) :	Bruxelles le :
15 janvier 2016	Position de la DGTA concernant le champ d'application de la loi du 13 février 2006			22 janvier 2016

Madame,

Vous lirez ci-dessous l'avis urgent du SPF Mobilité & Transports, suite à votre demande du 15 janvier 2016.

Vous nous posez 4 questions:

- « *Quelle est la position exacte de la DGTA concernant le champ d'application de la loi du 13 février 2006 ?* »
- « *Comment envisagez-vous la mise en œuvre pratique de la loi du 13 février 2006 dans les matières aériennes, et en particulier concernant les procédures de vol et/ou les restrictions d'exploitation ?* »
- « *La procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, impliquant une participation du public, visée à l'article 6, est-elle requise systématiquement lors de l'élaboration de procédures de vol ?* »
- « *La procédure de participation du public, visée à l'article 7 de la loi, est-elle requise systématiquement lors de l'élaboration des procédures de vol ?* »

Précisons avant de répondre à ces questions qu'il nous est difficile de vous livrer en un temps si court une réponse exhaustive à ces questions, et ce d'autant plus qu'il s'agit d'une problématique juridiquement complexe, qui a connu des évolutions jurisprudentielles récentes, et qui n'appelle pas une réponse simple et univoque.

A la suite des concertations que nous avons eues en interne au sein du SPF Mobilité (DGTA et service juridique), nous avons toutefois tenté d'y répondre de la manière la plus complète possible, et vous faisons dès lors part de la position officielle du SPF Mobilité.

1. Cadre général : l'absence de définition dans la loi de la notion de "plans et programmes" implique que nous ne pouvons qu'émettre des hypothèses

La loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement (ci-après « loi du 13 février 2006 ») vise à transposer la directive 2001/42 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et la directive 2003/35 prévoyant la participation du public lors de l'élaboration de certains plans et programmes relatifs à l'environnement dans les compétences fédérales.

La loi précitée distingue les plans et programmes soumis à l'évaluation des incidences et impliquant une participation de ceux qui sont simplement relatifs à l'environnement et qui impliquent uniquement la participation du public.

La loi du 13 février 2006 ne contient pas de définition de la notion de plan ou programme.

L'article 3, 1° de ladite loi prévoit uniquement que « pour l'application de la présente loi, on entend par "plans et programmes":

« les plans et programmes qui sont :

- a) élaborés et/ou adaptés par une autorité au niveau fédéral ou élaborés par une autorité au niveau fédéral en vue de leur adoption par les chambres législatives fédérales ou par le Roi,*
- b) et prévus par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives ».*

Il en résulte qu'il est nécessaire que les plans et programmes soient élaborés et/ou adoptés par une autorité fédérale, et qu'ils soient expressément prévus par le droit matériel, pour que la loi du 13 février 2006 s'applique.

Il s'agit de conditions *cumulatives*.

La loi du 13 février 2006 ne peut s'appliquer à des mesures qui ne sont pas qualifiées de plans ou programmes au sens du droit matériel.

La notion de plan n'est pas autrement définie dans d'autres textes.

Ainsi, dans un document intitulé « Mise en œuvre de la Directive 2001/42 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », la Commission européenne estime qu'un plan est « *un document qui définit la manière dont un projet ou une politique pourrait être exécuté ou mis en œuvre* » (p. 7, 3.5) et un programme « *un plan couvrant un ensemble de projets dans un domaine donné* » (p. 7, 3.6).

Eu égard à l'absence de définition dans la loi du 13 février 2006 du concept de plans et programmes, **il n'y a pas d'autre solution que d'émettre des hypothèses et avis** pour tenter de déterminer si l'élaboration des routes aériennes est ou non une matière relevant du champ d'application de la loi du 13 février 2006. Telle est d'ailleurs la position que vous demandez de la DGTA qui fait l'objet de votre première question.

2. Jurisprudence : le tribunal de 1^{ère} instance a considéré récemment que la loi de 2006 est applicable à la création de route aérienne, qualifiée de plan et programme

Pour déterminer sa position, et en raison des carences de la loi du 13 février 2006 évoquées ci-dessus, la DGTA se doit de prendre en considération la réponse du pouvoir judiciaire qui, saisi indirectement de cette question, s'est prononcé par ordonnance du président du tribunal de première instance francophone de Bruxelles du 31 juillet 2014.

Le Président du tribunal a décidé de l'existence d'une violation manifeste de la loi du 13 février 2006, et plus particulièrement de ses articles 4, 7 et 14, en raison de l'absence de consultation du public.

Il a, pour ce faire, considéré que « les instructions du 15 mars 2012 » « *répondent aux conditions visées à l'article 3, 1^o de la loi du 13 février 2006* ». Il a estimé, ce faisant, que **l'instruction du 15 mars 2012 constitue un plan ou programme au sens de cette disposition.**

Il en a conclu que « *la participation du public telle qu'organisée par les articles 7 et 14 de cette loi aurait dû être concrétisée avant que les instructions du 15 mars 2012 ne soient prises, et a fortiori avant qu'elles ne soient mises en œuvre, à tout le moins pour ce qui concerne les routes aériennes faisant l'objet du litige* » et que « *cette participation du public aurait dû être réalisée sous la forme de la consultation du public organisée par l'article 14 de la loi* ».

Le président du tribunal de 1^{ère} instance de Bruxelles par ordonnance du 31 juillet 2014 « *s'est limité* » à constater la violation de la loi du 13 février 2006 en raison de l'absence de consultation du public. Il n'a pas conclu à la violation de ladite loi du fait de l'absence d'évaluation des incidences, en raison de l'absence de démonstration par les demandeurs d'une incidence concrète sur l'environnement causée par les routes aériennes litigieuses.

Rappelons aussi que l'Etat belge, sur décision du Cabinet de la Ministre de la Mobilité, a interjeté un appel partiel de cette ordonnance du 31 juillet 2014, précisément en vue d'obtenir de la cour d'appel une réformation de cette ordonnance en ce qui concerne ce point de droit précis. Selon l'Etat belge, le premier juge a, à tort, considéré que l'instruction du 15 mars 2012 constitue un plan ou programme au sens de la loi du 13 février 2006.

Par arrêt du 2 décembre 2015, la 18^{ème} chambre de la cour d'appel de Bruxelles a déclaré l'appel de l'Etat belge irrecevable. Dans ses attendus, la Cour d'appel déclare l'appel irrecevable pour défaut d'intérêt de l'Etat belge, rappelant que l'Etat belge, « *qui a acquiescé à l'ordonnance pour le surplus, n'explique pas quel est le grief que lui inflige concrètement la qualification juridique retenue par le premier juge, de l'instruction du 15 mars 2012 (en plan et programme), alors que dans le futur, et en vue d'une solution structurelle, il envisage que chaque procédure de création et de modification éventuelle d'une route aérienne soit soumise au Conseil des Ministres après des études d'impact et après consultation du public* ».

La décision quant à la qualification de plan est passée en force de chose jugée puisqu'elle n'est plus susceptible de recours ordinaire, sans préjudice des effets d'un éventuel pourvoi en cassation contre l'arrêt du 2 décembre 2015. Vu que la cour d'appel a rejeté l'appel pour des motifs procéduraux et sans examiner le fond du litige sur ce point, la chose décidée par l'ordonnance du 31 juillet 2014 reste intacte. Il ne s'agit pas d'un précédent qui lierait tout juge à appeler statuer dans une cause ultérieure, mais plutôt d'**un précédent au sens où cette ordonnance pourrait être invoquée, à titre de présomption réfragable, à l'appui de l'argumentation d'un tiers à l'encontre de l'Etat.**

Pour être complet, il faut également mentionner deux décisions rendues en première instance par le tribunal de première instance de Bruxelles (chambre flamande) le 07 mai 2015 et le 11 mai 2015, dans le cadre d'actions en cessation environnementale à l'encontre de la procédure aérienne "Leuven rechtdoor". Ces décisions, rendues par défaut, et peu motivées, ont ordonné la cessation de l'utilisation de la route "Leuven rechtdoor", et s'inscrivent donc dans une logique juridique similaire à l'ordonnance du 31 juillet 2014. Ces décisions font l'objet d'un recours de l'Etat belge, et une décision devrait en principe être rendue à brève échéance.

En bref, une position de principe claire, qui consiste à qualifier la création de route aérienne en plan et programme se développe en faveur du principe de l'applicabilité de la loi de 2006.

3. La thèse de nos conseils (STIBBE), mandatés par l'Etat belge, selon laquelle la loi de 2006 ne s'applique pas à la création de routes aériennes est incertaine face aux arguments développés antérieurement par le tribunal dans l'ordonnance du 31 juillet 2014

Dans le cadre des conclusions d'appel de l'ordonnance du 31 juillet 2014, les conseils de l'Etat belge ont développé une analyse juridique visant à démontrer que la loi de 2006 ne s'applique pas à la création de routes aériennes.

L'argumentation développée à cette occasion par STIBBE repose sur les bases suivantes :

- Les travaux préparatoires de la loi du 13 février 2006, qui renvoient à des avis précédents de la Section de Législation du Conseil d'Etat, nous apprennent que sous ces concepts de plan et de programme sont visées les décisions « *déterminant une suite ordonnée d'actions ou d'opérations envisagées pour atteindre un but déterminé en rapport avec la qualité de l'environnement ou définissant le cadre dans lequel peut être autorisée la mise en œuvre d'activités à un endroit déterminé* »¹. Tel est, par exemple, le cas de plans et programmes fédéraux concernant la politique énergétique;
- Dans le guide d'application de la convention d'Aarhus, les termes de plan et programme visent des stratégies d'occupation des sols et de développement régional ou des plans sectoriels (S. STEC et S. CASEY-LEFKOXITZ, Convention d'Aarhus : guide d'application, p. 146 et 149) ;
- Selon le sens usuel des mots, auquel il convient de se référer à défaut de définition légale, un plan est un « *ensemble des dispositions arrêtées en vue de l'exécution d'un projet* ». Ainsi en est-il d'un « plan économique, financier » ou encore de « plans de stabilisation, de redressement, de relance, d'austérité », d'un « plan local d'urbanisme », d'un « plan comptable », d'un « plan de travail, dans une entreprise : organisation du travail » ou d'un « plan social (d'accompagnement) ».
- Dans les dispositions législatives et réglementaires constituant le fondement des instructions adoptées par le Ministre de la mobilité ou le Secrétaire d'Etat à la Mobilité (art. 5, §1er, de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne ; art. 43, §2, A.R. du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ; art. 2, §2, A.R. du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air), les instructions, adressées à Belgocontrol, ne sont pas qualifiées de plan ou programme ; on cherchera en vain dans cette réglementation toute référence à la notion de plan et toute référence à une quelconque procédure de consultation du public qui en résulterait.

¹ Doc.parl., Ch., sess. 2005-2006, n° 2108/001, p. 8 et 13.

Selon STIBBE, la cour de justice des communautés européennes ne dit pas autre chose dans son arrêt du 4 juillet 2000 CJUE, c-387/97, 4 juillet 2000, §76) : « Or, contrairement à ce que prétend le gouvernement hellénique, ne sauraient être considérées comme des plans ou des programmes que les États membres sont tenus d'arrêter, en vertu des articles 6 de la directive 75/442 et 12 de la directive 78/319, une réglementation ou des mesures concrètes qui ne constituent qu'une série d'interventions normatives ponctuelles, non susceptibles de constituer un système organisé et articulé visant à l'élimination des déchets et des déchets toxiques et dangereux (voir, par analogie, arrêt du 25 novembre 1998, Commission/Espagne, C-214/96, Rec. p. I-661, point 30). »

Ces arguments développés par STIBBE n'ont toutefois pu être exposés en justice, l'Etat belge ayant été débouté de son appel incident à l'encontre de l'ordonnance du 31 juillet 2014, la cour d'appel de Bruxelles ayant considéré l'appel irrecevable pour défaut d'intérêt.

Ces arguments semblent incertains face à la thèse qui a été développée et validée par le tribunal de première instance de Bruxelles dans l'ordonnance du 31 juillet 2014, à savoir:

- « Ni la loi du 13 février 2006, ni les instruments internationaux qui en sont le fondement ne définissent les notions de 'plan' et 'programme'. »
- « B. Jadot précise, concernant la notion de plans et programmes visés par la Convention d'Aarhus, que "La convention ne donnant pas de définition de l'expression 'plans et programmes relatifs à l'environnement, il faut, comme pour le champ d'application de la directive 2001/42/CE, se reporter au sens usuel des mots. Sachant qu'il doit s'agir de décisions relatives à l'environnement, l'on peut considérer que sont ainsi visées des décisions ayant pour objet de déterminer une suite ordonnée d'actions ou d'opérations envisagées pour atteindre un ou plusieurs buts spécifiques en rapport avec la qualité de l'environnement ou de définir le cadre dans lequel peut être autorisée la mise en œuvre d'activités déterminées à un endroit donné, en particulier en vue de fixer la destination du site en cause (...). Les plans et programmes visés par l'article 7 de la convention **doivent présenter la caractéristique d'être "relatifs à l'environnement"**". »²
- « Les travaux parlementaires relatifs à la loi du 13 février 2006 précisent que cette loi transpose en droit belge, notamment, la directive 2003/35/CE, laquelle précise en son article préliminaire qu'elle "vise à contribuer à la mise en œuvre des obligations découlant de la Convention d'Aarhus (...)". Ainsi, la référence à la notion de 'plan et programme' analysée, comme ci-dessus, au regard de la Convention d'Aarhus est pertinente. »

² B. Jadot, "Les cas dans lesquels une enquête publique doit être organisée en matière d'urbanisme et d'environnement : l'inexorable évolution" in X, La participation du public au processus de décision en matière d'environnement et d'urbanisme. Bruylant, 2005, p. 143-144.

- « L'article 3,1° de la loi (de 2006) précise qu'il doit s'agir d'un plan (ou d'un programme) "élaboré et adopté par une autorité au niveau fédéral" et "prévu par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives ". Les travaux préparatoires précisent pour le surplus que "la directive vise des lors tous types de décisions déterminant le cadre dans lequel peut être autorisée la mise (en œuvre) en Belgique d'un projet, que ce cadre ait une portée contraignante ou qu'il s'agisse seulement d'une ligne de conduite dont il est possible de s'écarter moyennant une motivation adéquate. »

L'ordonnance en conclut que **« les instructions du 15 mars 2012 consistent en l'organisation, sur un territoire déterminé, de lignes directrices en vue d'organiser les différents vols atterrissant ou décollant de l'aéroport de Bruxelles-National, par l'utilisation préférentielle de pistes et des routes d'atterrissage et de décollage, dans un souci, notamment, de limitation des nuisances sonores. Le texte de ces instructions précise à plusieurs reprises qu'il a trait, notamment, à l'environnement. Ainsi, en sa page 63, il précise "Considérant qu'il convient de ce fait d'exécuter entièrement les décisions des Conseils des Ministres précitées dans le cadre de la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National". Ces instructions ont été élaborées et/ou adoptées par le Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie, à la Mobilité et aux Réformes Institutionnelles, et des lors par une autorité fédérale. Elles trouvent leur source dans les dispositions légales qui donnent compétence à l'Etat belge pour organiser l'exploitation, trafic aérien compris, de l'aéroport de Bruxelles Nationale. Elles répondent dès lors aux conditions visées à l'article 3,1° de la loi du 13 février 2006. »**

4. Position du SPF Mobilité et Transports et de la DGTA : tenir compte avec beaucoup de prudence de l'évolution du droit et de la jurisprudence

Les développements qui précèdent démontrent que nous sommes confrontés à une problématique juridique complexe, qui mériterait des développements plus amples, et qui, en tout état de cause, ne peut à ce stade donner lieu à une position juridique univoque.

Le SPF Mobilité et Transports (la DGTA), en réponse à la première question, considère dès lors que, en l'état actuel de la législation et de la jurisprudence, il n'est pas possible d'affirmer de manière certaine si l'élaboration des procédures de vol et des restrictions d'exploitation entrent ou non dans le champ d'application de la loi du 13 février 2006.

Cela étant, et bien que la position de principe de l'Etat belge ait été pendant de nombreuses années de considérer que ce n'était pas le cas, l'évolution jurisprudentielle récente considère qu'il faut, au contraire, appliquer la loi de 2006 à l'élaboration des procédures de vol.

En particulier, l'ordonnance du 31 juillet 2014 ne manquerait pas d'être invoquée en justice à l'encontre de l'Etat par des tiers qui s'estimeraient lésés par la mise en œuvre d'une nouvelle route aérienne adoptée par hypothèse sans consultation publique préalable et/ou étude d'impact préalable.

Relevons aussi, pour être complet, les points suivants:

- La **tendance générale** des dernières années, tant au niveau européen que Belge, va **dans le sens d'une participation préalable accrue du public aux décisions gouvernementales ayant un impact sur leur cadre de vie et/ou sur l'environnement** ;
- On observe notamment que **dans les pays voisins (France, Angleterre), la création de routes aériennes est de plus en plus généralement soumise à enquête publique préalable**. A titre d'exemple, le lien suivant donne un exemple concret d'enquête publique mené préalablement à la modification de routes aériennes à l'aéroport Charles de Gaulle : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Roissy-Enquete_publicue-.pdf ;
- Le **Gouvernement belge lui-même, dans son accord de gouvernement, stipule que, dans le cadre de la "Vliegwet" qu'il entend développer, « Chaque procédure de création et de modification éventuelle d'une route aérienne devra être soumise au conseil des ministres après des études d'impact sérieuses (en termes de sécurité, capacité et environnement) et après consultation de la population »**. Le projet de "Vliegwet" qui a été soumis en juillet 2015 par la Ministre de la Mobilité au SPF prévoit en ce sens d'appliquer la loi du 13 février 2006 à l'élaboration des procédures aériennes. Il y aurait une **contradiction manifeste** entre le fait pour l'Etat belge de s'opposer à l'application actuelle de la loi de 2006 et d'affirmer que, dans le cadre d'une solution structurelle pour le futur, il serait obligatoire que la création et/ou la modification d'une route aérienne nécessiterait une consultation du public et une étude d'impact préalable, ce que n'avait d'ailleurs pas manqué de relever la Cour d'appel de Bruxelles dans son jugement du 2 décembre 2015.

Quelle que soit la thèse juridique à laquelle on adhère, il est donc indiscutable que l'évolution du droit et de la jurisprudence incitent l'Etat belge à adopter désormais une position prudente en cette matière, sous peine de voir toute création et/ou modification de route aérienne systématiquement attaquée en justice, et de causer une instabilité opérationnelle et économique permanente pour l'aéroport de Bruxelles-National.

5. **Recommandations concrètes du SPF : distinguer les cas**

Concrètement, il convient, selon le SPF, et avec toutes les réserves d'usage, de tirer les leçons de cette évolution, mais en distinguant au moins les quatre hypothèses suivantes :

I. **Cas de la création/modification d'une route à la suite d'une décision de justice, par la remise des choses dans leur état antérieur**

(tel le cas de la réactivation du virage à gauche 1.700 pieds HUL en date du 2/04/2015 ou la suppression future de la procédure "Leuven rechtdoor") : il n'apparaît pas requis de procéder à étude d'impact préalable, ni à concertation publique préalable, puisqu'il s'agit de supprimer une situation condamnée par la justice pour défaut de concertation publique préalable. En d'autres termes, sous réserve bien sûr d'une évolution contraire de la jurisprudence, encore incertaine et qu'il conviendra de suivre de près pour affiner notre position, **la remise des choses dans leur état antérieur (pristine état) en exécution d'une décision de justice, à brève échéance et sous peine d'astreintes, échappe vraisemblablement à l'application de la loi de 2006**

II. **Cas de la création de nouvelle route aérienne**

Sur base de l'ordonnance du 31 juillet 2014, revêtue d'une autorité très étendue qui peut être invoquée par les citoyens, augmentée de surcroît par l'irrecevabilité de l'appel interjeté par l'Etat belge, il semble que, dans le cas de la création d'une nouvelle route aérienne ayant « *un impact notable sur l'environnement* », **il soit désormais plus que prudent et donc recommandable d'appliquer systématiquement le prescrit de la loi de 2006, à tout le moins en ce qui concerne la (simple) participation du public**. A défaut, de procéder de la sorte, le risque de condamnation judiciaire systématique est présent ;

III. **Cas de l'adaptation d'une procédure ou route existante**

(tel la mise en place d'une procédure PRNAV sur une route existante, ou le transfert de trafic d'une route existante vers une autre route existante) : la situation est juridiquement la plus incertaine. Selon la DGTA, **il convient désormais d'apprécier au cas par cas l'ampleur de l'adaptation envisagée pour définir la nécessité ou pas d'appliquer la loi de 2006**. Une adaptation ayant des effets marginaux sur l'environnement ne semble pas devoir être soumise à la loi de 2006. Il n'en reste pas moins que tout citoyen qui s'estimerait lésé pourrait introduire une action en justice sur cette base.

IV. **Cas de l'adoption de la "Vliegwet"**

Enfin, comme précisé dans la note DGTA de 9 septembre 2015 relative au projet de "Vliegwet", il semble juridiquement plus prudent de veiller à la parfaite légalité de l'ensemble des procédures aériennes qui, par hypothèse, figureraient dans les annexes de la "Vliegwet". L'objectif de la "Vliegwet" est de transformer les procédures aériennes en Loi pour leur assurer une plus grande stabilité juridique qu'une instruction ministérielle. Ceci implique que les procédures aériennes soient préalablement elles-mêmes légales. Cette condition avait déjà été soulignée par le Conseil d'Etat, section législation dans son avis du 8 avril 2010 portant sur une version précédente de l'avant-projet de loi de procédures (version

Schouppe).

Il en résulte, selon la DGTA, que les procédures aériennes adoptées après l'entrée en vigueur de la loi de 2006, et que le Gouvernement entendrait annexer à la "Vliegwet" devrait faire l'objet par précaution d'une d'une concertation publique préalable, et le cas échéant d'une étude d'impact environnemental. A défaut, le risque d'invalidation de la "Vliegwet" par la Cour Constitutionnelle, et de procédures judiciaires diverses, est grand. L'avis que rendra la Section de législation du Conseil d'Etat sur le projet de "Vliegwet" que la Ministre soumettra donnera une indication sur la position à adopter.

Notons enfin que le SPF et la DGTA demeurent à ce jour dans l'ignorance totale de l'évolution du projet de "Vliegwet" élaboré par le Cabinet: le développement de procédures de consultation *ad hoc* préalablement à l'entrée en vigueur de la "Vliegwet" a-t-il été effectué par le Cabinet ? De ce point de vue, la présente note est établie sous réserve de ces développements potentiels, qui nous sont inconnus.

6. Questions annexes

Pour l'ensemble de vos questions, nous vous renvoyons aux développements ci-dessus, et en particulier aux recommandations faites au point 5.

S'agissant du choix entre la procédure (simple) de participation préalable du public et la procédure mixte de participation préalable et d'étude d'impact environnemental préalable, il convient selon nous d'examiner si la procédure ou route aérienne envisagée survole ou non une zone naturelle protégée par des dispositions environnementales particulières (NATURA 2000). Seul ce dernier cas devrait en principe faire l'objet de la procédure mixte.

Néanmoins, si l'on observe les procédures réalisées dans les pays voisins, il semble judicieux d'envisager aussi, avant toute création ou modification de route aérienne, la réalisation d'une étude d'impact, même succincte, tenant compte du choix des routes, de la densité de population, des différentes options opérationnelles, etc... (voir par exemple l'étude réalisée l'aéroport Charles de Gaulle, et mentionnée ci-dessus).

Il conviendrait aussi d'anticiper les implications de ce qui précède en termes de ressources : organiser des études d'impact et des consultations du public implique une augmentation des ressources en termes de personnel et/ou d'externalisation via des marchés publics.

En toute logique, la Cellule AENV de la DGTA devrait être associée dès la conceptualisation de nouvelles routes/procédures, dès lors que le SPF devrait être à même d'organiser les études/consultations en temps utile, donc préalablement à la signature de toute instruction. Il est nécessaire qu'elle puisse disposer des moyens adéquats à cette fin.

7. Conclusion : prudence et primat du politique

En définitive, et vu l'incertitude juridique, nous recommandons à la Ministre de la Mobilité la prudence en cette matière complexe et incertaine.


Les arbitrages stratégiques et politiques qui seront effectués par la Ministre devront au cas par cas décider ou non d'appliquer la loi de 2006. Nous espérons que l'éclairage de la présente note, et en particulier des recommandations faites au point 5 ci-dessus, serviront utilement la Ministre pour appliquer sa politique générale en matière de gestion des nuisances aériennes.

Nous nous tenons bien entendu à disposition de la Ministre pour toute analyse complémentaire requise.

Bien à vous,



Laurent Ledoux
Président du SPF Mobilité & Transports



Nathalie Dejace
DG a.i. de la DGTA

