



COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME
EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS

TROISIÈME SECTION

AFFAIRE HATTON ET AUTRES c. ROYAUME-UNI

(Requête n° 36022/97)

ARRÊT

STRASBOURG

2 octobre 2001

**CETTE AFFAIRE A ÉTÉ RENVOYÉE DEVANT
LA GRANDE CHAMBRE, QUI A RENDU SON ARRÊT LE
08/07/2003**

Cet arrêt deviendra définitif dans les conditions définies à l'article 44 § 2 de la Convention. Il peut subir des retouches de forme.

En l'affaire Hatton et autres c. Royaume-Uni,

La Cour européenne des Droits de l'Homme (troisième section), siégeant en une chambre composée de :

MM. J.-P. COSTA, *président*,

L. LOUCAIDES,

P. KÜRIS,

M^{me} F. TULKENS,

M. K. JUNGWIERT,

M^{me} H.S. GREVE, *juges*,

Sir Brian KERR, *juge ad hoc*,

et de M^{me} S. DOLLÉ, *greffière de section*,

Après en avoir délibéré en chambre du conseil les 16 mai 2000, 4 juillet 2000 et 11 septembre 2001,

Rend l'arrêt que voici, adopté à cette dernière date :

PROCÉDURE

1. A l'origine de l'affaire se trouve une requête (n° 36022/97) dirigée contre le Royaume-Uni et dont huit ressortissants de cet Etat, Ruth Hatton, Peter Thake, John Hartley, Philippa Edmunds, John Cavalla, Jeffray Thomas, Richard Bird et Toni Anderson (« les requérants »), avaient saisi la Commission européenne des Droits de l'Homme (« la Commission ») le 6 mai 1997 en vertu de l'ancien article 25 de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales (« la Convention »).

2. Les requérants sont représentés par M^e Richard Buxton, avocat au barreau de Cambridge. Le gouvernement britannique (« le Gouvernement ») est représenté par son agent, M. Huw Llewellyn, du ministère des Affaires étrangères et du Commonwealth.

3. A la suite de l'entrée en vigueur du Protocole n° 11 à la Convention le 1^{er} novembre 1998, et conformément aux dispositions de l'article 5 § 2 dudit Protocole, l'examen de l'affaire a été confié à la Cour.

4. La requête a été attribuée à la troisième section de la Cour (article 52 § 1 du règlement). Au sein de celle-ci, la chambre chargée d'examiner l'affaire (article 27 § 1 de la Convention) a été constituée conformément à l'article 26 § 1 du règlement. A la suite du départ de Sir Nicolas Bratza, juge élu au titre du Royaume-Uni (article 28 du règlement), le Gouvernement a désigné Sir Brian Kerr pour siéger en qualité de juge *ad hoc* (articles 27 § 2 de la Convention et 29 § 1 du règlement).

5. Une audience consacrée à la recevabilité et au fond de l'affaire (article 54 § 4 du règlement) s'est déroulée en public au Palais des Droits de l'Homme, à Strasbourg, le 16 mai 2000.

Ont comparu :

– *pour le Gouvernement*

MM. H. LLEWELLYN,	<i>agent,</i>
J. EADIE,	<i>conseil,</i>
P. REARDON, ministère de l'Environnement,	
des Transports et des Régions,	<i>conseiller ;</i>

– *pour les requérants*

MM. D. ANDERSON, <i>QC</i> ,	<i>conseil,</i>
R. BUXTON,	
M ^{me} S. RING,	<i>solicitors,</i>
M. C. STANBURY,	<i>conseiller,</i>
M ^{me} R. HATTON,	
MM. J. THOMAS,	
A. ANDERSON,	<i>requérants.</i>

La Cour a entendu en leurs déclarations MM. James Eadie et David Anderson.

6. Par une décision rendue le 16 mai 2000 à la suite de l'audience, la chambre a déclaré la requête recevable.

7. Tant les requérants que le Gouvernement ont déposé des observations écrites sur le fond de l'affaire (article 59 § 1 du règlement).

8. Le 30 mai 2000, des observations ont également été reçues de British Airways, que le président avait autorisée à la suite de l'audience à intervenir dans la procédure écrite en qualité d'*amicus curiae* (articles 36 § 2 de la Convention et 61 § 3 du règlement).

EN FAIT

I. LES CIRCONSTANCES DE L'ESPÈCE

La situation de chacun des requérants

9. Les niveaux de bruit auxquels les différents requérants sont exposés ainsi que leurs effets sur chacun d'eux peuvent se résumer comme suit.

10. M^{me} Ruth Hatton, née en 1963, vécut jusqu'en 1997 à East Sheen avec son époux et ses deux enfants. A partir de 1993, le niveau de bruit nocturne augmenta au point que M^{me} Hatton le jugea « insupportable ».

C'était quand les avions atterrissaient à Heathrow par l'est que les niveaux de bruit étaient plus élevés. L'intéressée ne pouvait alors pas dormir sans protections auditives et ses enfants étaient souvent réveillés avant 6 heures, voire 5 heures du matin. Lorsque M^{me} Hatton ne portait pas de protections auditives, le trafic aérien la réveillait vers 4 heures. Elle réussissait parfois à se rendormir, mais cela lui était impossible lorsque le « bombardement du petit matin » commençait – entre 5 heures et 5 h 30 durant l'hiver 1996/1997. Lorsqu'elle était ainsi réveillée, M^{me} Hatton souffrait généralement de maux de tête jusqu'au soir. Quand les avions atterrissaient par l'ouest, le niveau de bruit était plus faible, et les enfants de l'intéressée dormaient beaucoup mieux, ne se réveillant en général pas avant 6 h 30. Au cours de l'hiver 1993/1994, M^{me} Hatton fut si éreintée et déprimée en raison des perturbations de son sommeil qu'un médecin lui prescrivit des antidépresseurs. En octobre 1997, la famille déménagea à Kingston upon Thames pour échapper au bruit nocturne des avions.

11. Peter Thake est né en 1965. De 1990 à 1998, il vécut avec sa compagne à Hounslow, dans une maison sise à quatre kilomètres environ de l'aéroport de Heathrow et légèrement au nord de la trajectoire de vol sud. Vers 1993, les nuisances sonores nocturnes provoquées par les aéronefs augmentèrent sensiblement, réveillant M. Thake ou l'empêchant de dormir. L'intéressé éprouvait surtout des difficultés à trouver le sommeil par temps chaud : s'il ouvrait les fenêtres, il s'exposait davantage au bruit des avions, et s'il les tenait fermées, la chaleur était trop forte pour qu'il pût s'endormir. M. Thake avait par ailleurs du mal à se rendormir après avoir été réveillé par le bruit des avions au petit matin. Les vols d'avions l'empêchaient parfois de dormir jusqu'à minuit ou 1 heure, puis le réveillaient entre 4 et 5 heures. Il lui arrivait quelquefois d'être réveillé par des vols à des heures anormales en pleine nuit, par exemple lorsque des avions étaient déroutés d'un autre aéroport. En 1997, M. Thake apprit que l'aéroport de Heathrow avait ouvert une ligne téléphonique (*Heathrow Noise Line*) où il pouvait se plaindre du bruit généré par un vol s'il notait l'heure de celui-ci. Au 30 avril 1997, il avait été suffisamment dérangé pour relever l'heure d'un vol, et il se plaignit au service téléphonique en question à dix-neuf reprises. Il resta à Hounslow jusqu'en février 1998 car sa famille, ses amis et son lieu de travail se trouvaient dans les environs de Heathrow. Lorsqu'une offre d'emploi satisfaisante se présenta, M. Thake déménagea à Winchester, dans le Hampshire, pour échapper au bruit des avions, qui le « rendait dingue », bien que cela impliquât de quitter sa famille et ses amis.

12. John Hartley, né en 1948, vit avec son épouse à son adresse actuelle à Richmond depuis 1989. Sa maison est sise à quelque treize kilomètres de l'aéroport de Heathrow, presque directement dans l'axe d'approche de la piste sud. Les fenêtres en sont équipées d'un double vitrage. A partir de 1993, M. Hartley constata une « très forte » augmentation de la gêne provoquée par les vols entre 6 heures et 6 h 30 du matin (et 8 heures le

dimanche). La British Airports Authority ne pratiquait pas durant cette période l'alternance des pistes (utilisation d'une seule piste pour les atterrissages pendant une moitié de la journée, puis utilisation de l'autre piste) comme elle le faisait pendant la journée, et des avions atterrissaient régulièrement par l'est sur les deux pistes. Lorsque les appareils atterrissaient par l'est par vent d'ouest – environ 70 % des cas –, le bruit qu'ils généraient ne cessait pas avant minuit environ, si bien que M. Hartley ne pouvait s'endormir avant cette heure. Il lui était ensuite impossible, quel que fût le jour de la semaine, de dormir au-delà de 6 heures du matin, et il était généralement gêné par le bruit des avions vers 5 heures du matin, après quoi il ne parvenait pas à se rendormir. Quand les avions atterrissaient par l'ouest, M. Hartley arrivait à dormir.

13. Philippa Edmunds, née en 1954, vit avec son époux et ses deux enfants à East Twickenham depuis 1992. Sa maison se trouve à environ un kilomètre de la trajectoire de vol de Heathrow. Avant 1993, M^{me} Edmunds était souvent réveillée par le bruit des avions vers 6 heures du matin. A partir de 1993, elle fut généralement réveillée vers 4 heures. En 1996, M^{me} Edmunds et son mari équipèrent les fenêtres de leur chambre à coucher d'un double vitrage pour tenter d'atténuer le bruit. L'amélioration ne fut toutefois pas suffisante, et l'intéressée continua à être réveillée par les aéronefs. En 1996 et 1997, elle eut des infections aux oreilles dues au port de protections auditives pendant la nuit mais, contrairement aux recommandations de son médecin, elle continua à en porter pour pouvoir dormir. M^{me} Edmunds s'inquiéta également des effets à long terme éventuels du port de protections auditives, notamment d'un accroissement du risque d'acouphènes. Ses deux enfants souffraient de la gêne causée par le bruit des avions.

14. John Cavalla est né en 1925. De 1970 à 1996, il vécut avec son épouse à Isleworth, dans une maison sise directement dans l'axe de la trajectoire de vol de la piste nord de l'aéroport de Heathrow. Au début des années 90, le niveau général de bruit empira considérablement, en partie à cause d'une augmentation notable du trafic, mais surtout en raison du bruit généré par les avions tôt le matin. M. Cavalla constata une très forte augmentation du trafic aérien entre 6 et 7 heures à la suite du raccourcissement de la période soumise aux quotas nocturnes. Lorsque M. Cavalla était réveillé par un avion arrivant à Heathrow à une heure matinale, il lui était impossible de se rendormir. En 1996, l'intéressé et son épouse déménagèrent à Sunbury pour échapper au bruit des aéronefs. Leur nouvelle maison ne se situait plus sous les trajectoires d'atterrissage des avions et la trajectoire d'envol au-dessus de leur nouveau domicile n'était utilisée que très rarement durant la nuit. Après son déménagement, M. Cavalla ne fut donc plus que très exceptionnellement exposé au bruit des avions pendant la nuit.

15. Jeffray Thomas, né en 1928, vit à Kew avec son épouse, ses deux fils, une belle-fille et un petit-fils. Il réside à son adresse actuelle depuis 1975. Sa maison est sise entre les trajectoires de vol nord et sud de Heathrow. Les avions survolent sa maison sept ou huit jours sur dix, en cas de vent d'ouest dominant. M. Thomas releva une augmentation soudaine des nuisances nocturnes en 1993. Il affirme qu'il se réveillait à 4 h 30 du matin, lorsque trois ou quatre gros aéronefs se succédaient à l'atterrissage, en général à quelques minutes d'intervalle. Après cela, il suffisait qu'un gros-porteur arrivât toutes les demi-heures pour le maintenir réveillé jusqu'à 6 heures ou 6 h 30, puis d'autres avions commençaient à arriver au rythme d'une toutes les minutes jusqu'à 11 heures.

16. Richard Bird, né en 1933, vécut à Windsor pendant trente ans, jusqu'à sa retraite, en décembre 1998. Sa maison était sise directement sous la trajectoire de vol ouest de l'aéroport de Heathrow. Ces dernières années, et en particulier à partir de 1993, lui-même et son épouse souffrirent des nuisances sonores occasionnées par les avions durant la nuit. M. Bird constatait que des aéronefs décollaient et atterrissaient de plus en plus tard le soir, mais le principal problème pour lui résultait du bruit causé par les atterrissages au petit matin. Il affirme qu'à de très nombreuses reprises il fut réveillé à 4 h 30 ou 5 heures du matin par des avions arrivant à Heathrow ; lorsque cela se produisait, il ne parvenait pas à se rendormir et se sentait extrêmement fatigué pendant la journée. M. Bird prit sa retraite en décembre 1998 et déménagea avec son épouse à Wokingham, dans le Surrey, en particulier pour échapper au bruit des avions, qui « lui tapait réellement sur les nerfs ».

17. Tony Anderson, né en 1932, réside depuis 1963 à Touchen End, localité située sous la trajectoire d'approche de la piste 09L de l'aéroport de Heathrow et à quelque neuf ou dix miles nautiques de la piste. En 1994, il commença à constater que son sommeil était perturbé par le bruit des avions et qu'il était réveillé à 4 h 15 du matin, voire plus tôt, par des avions qui atterrissaient par l'ouest à Heathrow.

Le cadre réglementaire de l'aéroport de Heathrow

18. L'aéroport international de Heathrow est le plus fréquenté d'Europe et du monde. Il accueille plus de 90 compagnies aériennes, qui desservent plus de 180 destinations dans le monde entier. Il arrive en tête au Royaume-Uni pour les échanges visibles.

19. Introduites en 1962, les restrictions applicables aux vols de nuit à Heathrow font l'objet de réexamens périodiques, les derniers ayant été effectués en 1988, 1993 et 1998.

20. Entre 1978 et 1987, un certain nombre de rapports sur le bruit occasionné par les aéronefs et les troubles du sommeil furent publiés par la direction de l'aviation civile (*Civil Aviation Authority*) ou en son nom.

21. En novembre 1987, le gouvernement britannique publia un document de consultation dans le cadre d'un réexamen de la politique de limitation des vols de nuit à Heathrow. D'après ce document, les recherches relatives aux effets du bruit des avions sur le sommeil indiquaient que les mouvements nocturnes pouvaient être accrus de peut-être 25 % sans aggraver la gêne, à condition de ne pas augmenter le niveau Leq (l'indice dBA Leq étant une mesure d'exposition au bruit).

22. Selon le document de consultation, deux raisons justifiaient de ne pas envisager une interdiction des vols de nuit : d'une part, une telle mesure empêcherait les compagnies aériennes de prévoir des vols réguliers de nuit et de gérer les perturbations du trafic et les retards, et, d'autre part, une interdiction compromettrait la position de Heathrow en tant qu'aéroport international en activité 24 heures sur 24 (avec des incidences sur la sécurité et la maintenance, ainsi que sur les besoins des passagers) et sa compétitivité par rapport à d'autres aéroports européens.

23. Entre 1988 et 1993, le trafic aérien nocturne nuit était régulé uniquement au travers d'une limitation du nombre de décollages et d'atterrissages autorisés la nuit. Cette limitation s'appliquait pendant les plages horaires suivantes :

Été	23 h 30 à 6 heures en semaine
	23 h 30 à 6 heures le dimanche – atterrissages
	23 h 30 à 8 heures le dimanche – décollages
Hiver	23 h 30 à 6 h 30 en semaine
	23 h 30 à 8 heures le dimanche – décollages et atterrissages

24. En juillet 1990, le ministère des Transports entreprit un examen interne des restrictions aux vols de nuit, aux fins principalement d'élaborer une nouvelle classification des aéronefs et un système de quotas de bruit. Dans ce cadre, le ministère des Transports chargea la direction de l'aviation civile de mener une autre étude objective sur le bruit généré par les avions et les troubles du sommeil.

25. Les enquêtes sur le terrain furent conduites au cours de l'été 1991. Des données relatives à la gêne subie furent recueillies auprès de 400 riverains des aéroports de Heathrow, Gatwick, Stansted et Manchester. Les résultats furent publiés en décembre 1992 dans un document intitulé « Rapport d'une étude de terrain relative au bruit occasionné par les aéronefs et les troubles du sommeil » (ci-après : « l'étude de 1992 sur le sommeil »). Il s'en dégageait que très peu de personnes vivant dans le voisinage d'un aéroport risquaient, une fois endormies, de voir leur sommeil gravement perturbé par le bruit des avions, et que, par comparaison avec la moyenne globale d'environ dix-huit réveils nocturnes non causés par le bruit d'aéronefs, même un grand nombre de mouvements nocturnes bruyants n'entraîneraient qu'une augmentation très minime des réveils nocturnes chez un individu moyen. Le rapport concluait que les résultats de l'étude sur le terrain ne mettaient en évidence aucun élément indiquant que le bruit généré

par les aéronefs fût susceptible de laisser des séquelles. En revanche, il soulignait que ses conclusions se fondaient sur des effets moyens, et que certains sujets de l'étude (2 à 3 %) étaient plus de 60 % plus sensibles que la moyenne.

26. En janvier 1993, le Gouvernement publia un document de consultation concernant le nouveau plan de réglementation des vols de nuit envisagé pour les trois principaux aéroports desservant Londres : Heathrow, Gatwick et Stansted. Quant à la demande de vols de nuit, le document indiquait que la limitation des vols de nuit au Royaume-Uni aurait pour conséquence que certains vols seraient moins commodes ou plus coûteux que ceux des concurrents des autres pays, et que les passagers choisiraient d'autres solutions répondant mieux à leurs besoins.

27. En outre, selon le document, diverses compagnies aériennes étrangères opéraient à partir d'aéroports n'imposant aucune restriction nocturne, ce qui signifiait qu'elles pouvaient maintenir des prix bas par une exploitation intensive des aéronefs, facteur crucial pour attirer les clients sur un marché hautement concurrentiel et à forte élasticité-prix.

28. Le document de consultation précisait également que les compagnies de transport aérien régulier comme les compagnies charter estimaient qu'elles pourraient notablement développer leurs activités si elles étaient autorisées à effectuer davantage de mouvements la nuit, en particulier des atterrissages.

Il ajoutait que les compagnies charter avaient besoin de pouvoir fonctionner pendant la nuit car elles se situaient sur un marché hautement concurrentiel et à forte élasticité-prix où la maîtrise des coûts était primordiale. La viabilité commerciale de ces compagnies reposait sur une exploitation intensive des aéronefs, ce qui exigeait normalement trois rotations par jour vers les destinations proches, possibles uniquement si les avions pouvaient aussi voler la nuit.

29. Enfin, s'agissant des vols de nuit, le document de consultation mentionnait la demande permanente de vols tout-cargo de nuit transportant du courrier ou d'autres marchandises pour lesquels le facteur temps est déterminant (journaux et denrées périssables par exemple), et soulignait le fait que les mouvements d'appareils tout-cargo étaient interdits, tant à l'arrivée qu'au départ, pendant la majeure partie de la journée à l'aéroport de Heathrow.

30. Le document de consultation évoquait l'étude de 1992 sur le sommeil, précisant qu'il y était constaté que le nombre des perturbations causées par le bruit des avions était si minime qu'il avait une incidence négligeable sur la quantité normale globale des perturbations, et que la quantité des perturbations résultant de l'ensemble des causes n'atteignait pas un niveau susceptible de nuire à la santé ou au bien-être des personnes.

31. Le document indiquait en outre que, conformément à l'engagement pris en 1988 de ne pas permettre une hausse des niveaux de bruit pendant la

nuit et, dans l'idéal, de les réduire, il était proposé, pour les cinq années à venir, de fixer le quota basé sur le nouveau système de manière à maintenir les niveaux globaux de bruit en-deça de ceux de 1988.

32. De nombreuses organisations du commerce et de l'industrie ayant un intérêt dans le transport aérien (notamment l'Association internationale du transport aérien (« AITA »), la Confédération de l'industrie britannique (*Confederation of British Industry*) et les chambres de commerce de Londres et de la vallée de la Tamise (*London and Thames Valley Chambers of Commerce*)) ainsi que des compagnies aériennes répondirent au document de consultation, toutes soulignant l'importance économique des vols de nuit. Les organisations et les compagnies aériennes soumièrent des informations et des chiffres détaillés à l'appui de leurs observations.

33. Le 6 juillet 1993, le ministre des Transports annonça son intention d'organiser, à compter d'octobre 1993, les restrictions aux vols de nuit autour d'un système de quotas, dans le but déclaré de réduire les émissions sonores dans les trois principaux aéroports londoniens, au nombre desquels figurait Heathrow (« le plan de 1993 »).

34. Le plan de 1993 instituait un système de quotas de bruit (*Noise quota scheme*) pour la période soumise aux quotas nocturnes. En vertu de ce système, chaque type d'aéronef se voyait attribuer un « chiffre de quota » (« *quota count* » – QC) se situant entre 0,5 (pour les plus silencieux) et 16 (pour les plus bruyants). Un certain nombre de points de quota étaient alors alloués à chaque aéroport, qui devait gérer les mouvements d'aéronefs de manière à rester dans les limites de ce quota. Plutôt que de fixer un nombre maximum de mouvements par appareil, le plan permettait ainsi aux compagnies aériennes de choisir quels avions – silencieux ou bruyants – faire voler, dans les limites du quota de bruit. D'après le document de consultation de 1993, le système visait à encourager l'utilisation d'aéronefs plus silencieux en prévoyant que plus un type d'appareil était bruyant et plus importante était la part du quota qu'il absorbait à chaque mouvement.

35. Le plan de 1993 précisait qu'il fallait entendre par « nuit » la période allant de 23 heures à 7 heures, et par « période soumise aux quotas nocturnes » la période – au cours de laquelle les contrôles étaient stricts – comprise entre 23 h 30 et 6 heures tous les jours de la semaine et tout au long de l'année. Durant la nuit, les compagnies n'étaient autorisées à prévoir ni le décollage des aéronefs les plus bruyants (8 QC ou 16 QC) ni leur atterrissage (16 QC). Pendant la période soumise aux quotas nocturnes s'appliquait un nombre maximum de mouvements d'appareils et un quota de bruit, fixés pour chaque saison (été et hiver).

36. Le document de consultation de 1993 proposait d'attribuer un QC de zéro aux avions les plus silencieux. Comme cela aurait permis un nombre illimité de vols de ces avions durant la nuit, le gouvernement tint compte des objections formulées à l'encontre de la proposition et décida d'imputer un QC de 0,5 aux appareils en question. Pour le reste, le plan de 1993 était

dans ses grandes lignes conforme aux propositions contenues dans le document de consultation de 1993.

37. Les collectivités locales situées autour des trois principaux aéroports londoniens sollicitèrent un contrôle juridictionnel de la décision du ministre de faire appliquer le plan de 1993 ; elles introduisirent quatre demandes consécutives et saisirent par deux fois la Cour d'appel (*Court of Appeal*) (paragraphe 70-73 ci-dessous). A la suite des arrêts rendus par la *High Court* et la Cour d'appel, le gouvernement procéda en octobre et novembre 1993 à des consultations sur des propositions modifiées, chargea en mai 1994 l'ANMAC (*Aircraft Noise Monitoring Advisory Committee* – le Comité consultatif de surveillance du bruit généré par les aéronefs, organe relevant du ministère de l'Environnement, des Transports et des Régions [anciennement le ministère des Transports – ci-après le « DETR »]) d'une étude sur le bruit au sol pendant la nuit au voisinage des aéroports de Heathrow, Gatwick et Stansted, assortit le système des chiffres de quota d'un nombre total maximum de mouvements, et publia un autre document de consultation en mars 1995 ainsi qu'un additif à ce document en juin 1995.

38. Le document additif de juin 1995 précisait que, contrairement à la politique du gouvernement, telle qu'énoncée dans le document de consultation de 1993, les orientations du ministre et les propositions qui en découlaient permettaient de générer plus de bruit que les mouvements d'aéronefs n'en avaient réellement causé durant l'été 1988. Dans le cadre de l'examen du plan de 1993 effectué en 1995, le gouvernement étudia les rapports de la direction de l'aviation civile sur le bruit des aéronefs et les troubles du sommeil, y compris l'étude de 1992 sur le sommeil. Le DETR élaborait une série de documents sur les statistiques relatives aux arrivées et aux départs de nuit à Heathrow, Gatwick et Stansted, les horaires et les couvre-feux pour les mouvements nocturnes, la capacité des pistes entre 6 heures et 7 heures du matin, les arrivées de nuit dénombrées à Heathrow pendant une période d'observation de quatre semaines en 1994 et les départs de nuit constatés à Heathrow pendant une période d'observation de quatre semaines en 1994. Le DETR tint également compte d'un document établi par Heathrow Airport Limited sur les conséquences d'une interdiction des vols entre minuit et 5 h 30.

39. Le 16 août 1995, le ministre des Transports annonça que les quotas de bruit et l'ensemble des autres aspects du régime des restrictions nocturnes demeureraient inchangés. En juillet 1996, la Cour d'appel estima que le ministre avait fourni des motifs adéquats et des justifications suffisantes à l'appui de sa conclusion selon laquelle il était raisonnable, tout bien pesé, de courir le risque de restreindre dans une certaine mesure la capacité des riverains à dormir pendant la nuit, compte tenu des éléments compensatoires qu'il s'était dit enclin à juger prépondérants en 1993 ; elle considéra par ailleurs qu'en juin 1995 les erreurs relevées dans les documents de

consultation avaient été corrigées et que la nouvelle politique ne pouvait passer pour irrationnelle. Le 12 novembre 1996, la Chambre des lords refusa aux collectivités locales l'autorisation de se pourvoir devant elle contre la décision de la Cour d'appel.

40. Les recours formés devant les juridictions internes amenèrent les autorités à modifier le plan de 1993 et à y limiter le nombre de mouvements d'avions à Heathrow : 2 550 mouvements au maximum par saison d'hiver de 1994/1995 à 1997/1998 et 3 250 mouvements au maximum par saison d'été de 1995 à 1998 (les saisons étant réputées changer lors du passage de l'heure de Greenwich (GMT) à l'heure d'été britannique (BST)). Les quotas de bruit pour Heathrow jusqu'à l'été 1998 furent fixés à 5 000 par saison d'hiver et à 7 000 par saison d'été. Les restrictions ne s'appliquaient pas aux vols effectués en cas d'urgence. Le nombre des mouvements autorisés durant la période soumise aux quotas nocturnes (c'est-à-dire de 23 h 30 à 6 heures) demeura à peu près le même qu'entre 1988 et 1993. En même temps, dans le cadre du plan de 1993, le nombre de mouvements autorisés pendant la nuit (c'est-à-dire de 23 heures à 7 heures) augmenta en raison du raccourcissement de la période soumise aux quotas nocturnes.

41. En septembre 1995 furent testées à l'aéroport de Heathrow des procédures modifiées pour les atterrissages au petit matin (entre 4 et 6 heures). Le but de ces essais, qui furent conduits par National Air Traffic Services Limited pour le compte du DETR, était de permettre d'atténuer le bruit dans certaines parties du centre de Londres tôt le matin. Un rapport intermédiaire, intitulé « Evaluation des essais de procédures modifiées d'approche au petit matin à Heathrow », fut publié en novembre 1998.

42. En décembre 1997, une étude commandée par le DETR et menée par le laboratoire national de physique (*National Physical Laboratory*) déboucha sur le rapport « Carte du bruit nocturne : étude de faisabilité » qui fut publié le même mois. Ce rapport examinait de près les causes et les conséquences du bruit nocturne et mettait en évidence des domaines où des recherches supplémentaires pouvaient être utiles. Il concluait que celles effectuées n'avaient pas permis de recueillir des éléments suffisants pour produire une « carte scientifiquement solide indiquant les niveaux de gêne nocturne ».

43. En 1998, le Gouvernement mena une consultation en deux phases sur les restrictions nocturnes à Heathrow, Gatwick et Stansted. En février 1998 fut publié un document de consultation préliminaire sur cette question. Il précisait que la plupart des mouvements nocturnes répondaient principalement à d'autres besoins que les mouvements effectués de jour et justifiaient les vols de nuit pour des motifs qui étaient essentiellement les mêmes que ceux donnés dans le document de consultation de 1993.

44. En outre, ce document préliminaire indiquait que le transport aérien – domaine dans lequel évoluaient quelques-unes des sociétés britanniques les plus prospères – était l'un des secteurs de l'économie mondiale où la

croissance était la plus forte. Le transport aérien facilitait la croissance économique, le commerce mondial, le tourisme et les investissements internationaux, et il revêtait une importance particulière pour le Royaume-Uni en raison de son économie ouverte et de sa situation géographique. Enfin, selon le document, l'autorisation des vols de nuit dans les principaux aéroports britanniques, bien que soumise à des restrictions, avait contribué à ce succès.

45. Pour l'hiver 1998/1999, le gouvernement fixa les mêmes nombres maximums de mouvements et quotas de bruit que pour l'hiver précédent, afin de disposer de suffisamment de temps pour la consultation.

46. L'association britannique du transport aérien (*British Air Transport Association* – la « BATA ») commanda à Coopers & Lybrand un rapport sur les coûts économiques du maintien des restrictions aux vols de nuit. Intitulé « Les coûts économiques des restrictions aux vols de nuit dans les aéroports londoniens », le rapport fut publié en juillet 1997. Il concluait que le coût économique du maintien pendant la période allant de 1997/1998 à 2002/2003 des restrictions alors en vigueur s'élevait à 850 millions de livres sterling (GBP). La BATA soumit le rapport au gouvernement dans le cadre de sa réponse au document de consultation préliminaire.

47. Le 10 septembre 1998, le gouvernement annonça que le nombre maximum de mouvements et les quotas de bruit pour l'été 1999 seraient les mêmes que pendant l'été 1998.

48. En novembre 1998, il publia la seconde partie du document de consultation sur les restrictions nocturnes à Heathrow, Gatwick et Stansted. Le document précisait que les gouvernements successifs avaient émis l'avis que la politique en matière d'émissions sonores nocturnes devait résolument s'inspirer des recherches sur le lien entre le bruit généré par les aéronefs et les troubles du sommeil et que, pour préserver l'équilibre entre les divers intérêts en jeu, toute décision devait s'appuyer sur ces recherches. Il indiquait que la notion de « troubles du sommeil » s'étendait à la fois aux perturbations du sommeil (interruptions, aussi courtes soient-elles, du sommeil) et aux insomnies (difficultés à s'endormir, puis réveil tôt le matin suivi de difficultés à se rendormir). Il était précisé que des recherches supplémentaires relatives aux effets sur le sommeil du bruit généré par les avions avaient été commandées ; elles devaient comporter un bilan des recherches déjà menées au Royaume-Uni et à l'étranger et s'attacher à définir une méthodologie et des techniques d'analyse pour déterminer la nécessité de procéder à une étude de grande envergure sur les insomnies ou la perte totale du sommeil.

49. Le document de consultation réitérait la conclusion de l'étude de 1992 sur le sommeil selon laquelle, pour les événements sonores se situant entre 90 et 100 dBA SEL (80-95 dBA Lmax), la probabilité qu'un individu moyen fût réveillé par un événement sonore généré par un aéronef était d'environ 1 sur 75. Il reconnaissait que cette proportion concernait les

simples perturbations du sommeil et non les insomnies et que si l'on disposait de nombreux éléments de recherche sur les perturbations du sommeil, on connaissait moins bien les insomnies ou la perte totale de sommeil.

50. Selon le document de consultation, l'examen en cours avait pour but, s'agissant de Heathrow, de ménager un équilibre entre la nécessité de protéger les communautés locales contre des niveaux de bruit excessifs générés par les aéronefs pendant la nuit et la nécessité d'assurer les services aériens nocturnes servant les intérêts de l'économie locale, régionale et nationale ; de veiller à ce que fussent prises en compte les exigences en matière de concurrence auxquelles devaient répondre les aéroports et compagnies aériennes britanniques ainsi que les incidences plus larges sur l'emploi et l'économie ; de prendre en considération les recherches relatives aux effets du bruit des aéronefs sur le sommeil et la santé ; d'encourager l'utilisation d'avions plus silencieux pendant la nuit ; de mettre en place à Heathrow, pour la période soumise aux quotas nocturnes (23 h 30 à 6 heures), des mesures permettant d'améliorer progressivement la situation concernant le niveau général de bruit autour de l'aéroport et d'adapter ces mesures au fur et à mesure des nécessités.

51. Le document de consultation notait que, depuis l'introduction du plan de 1993, le niveau général de bruit autour de Heathrow durant la période soumise aux quotas nocturnes avait décru si l'on rapportait le total des chiffres de quota des avions utilisés au quota de bruit, mais qu'il y avait probablement eu une détérioration de la situation si l'on considérait la période nocturne complète (entre 23 heures et 7 heures), compte tenu d'une augmentation du trafic entre 6 et 7 heures.

52. Le document faisait état d'une forte préférence des clients de la région Asie-Pacifique pour les vols long-courriers de nuit.

53. Il indiquait que le gouvernement n'avait pas tenté de chiffrer les avantages financiers des vols de nuit pour l'aviation et l'économie, en raison des difficultés à obtenir des données fiables et impartiales à cet égard (certaines d'entre elles étant commercialement confidentielles) et à modéliser les interactions complexes impliquées. La BATA avait joint à sa réponse au document de consultation préliminaire une copie du rapport établi en 1997 par Coopers & Lybrand ; le document de consultation définitif relevait que, selon les estimations de ce rapport, un vol long-courrier régulier supplémentaire par jour en période nocturne à Heathrow représentait entre 20 et 30 millions GBP par an, plus de la moitié de cette somme revenant aux compagnies aériennes. Le document de consultation précisait que les incidences financières pour les compagnies aériennes avaient apparemment été établies à partir des estimations effectuées par une grande compagnie aérienne britannique. D'autres parties du calcul intégraient des hypothèses relatives aux incidences sur les passagers et aux répercussions sur d'autres services, les unes et les autres exprimées en

pourcentages des recettes supposées de ces services. Le document soulignait que le coût d'un durcissement des restrictions aux vols de nuit existantes pourrait être différent, et que les chiffres de la BATA ne tenaient aucun compte des retombées sur l'économie en général, non comptabilisées dans les estimations concernant l'impact des restrictions sur les compagnies aériennes et les passagers.

54. D'après le document de consultation, le gouvernement, en formulant ses propositions, avait pris en compte à la fois les chiffres fournis par la BATA et le fait qu'il lui était impossible de vérifier les estimations ou les hypothèses retenues par celle-ci. Toute valeur attachée à un vol nocturne « marginal » devait être mise en regard des nuisances en matière d'environnement. Celles-ci ne pouvaient être chiffrées en termes financiers, mais il était possible, à partir de l'étude de 1992 sur le sommeil, d'estimer le nombre de personnes susceptibles d'être réveillées. Le document concluait qu'en élaborant ses propositions le gouvernement devait tenir compte de l'importance des intérêts en jeu pour le secteur de l'aviation et des aspects économiques plus larges : il paraissait évident que les compagnies aériennes et aéroports britanniques risquaient de perdre des clients, y compris pendant la journée, si des restrictions par trop sévères les empêchaient d'offrir des services limités pendant la nuit, que les usagers risquaient également de pâtir des restrictions, et que les services offerts par les aéroports et compagnies aériennes britanniques diminueraient, tout comme, par contrecoup, l'attrait de Londres et du Royaume-Uni de façon plus générale. Le gouvernement devait mettre ces aspects en balance avec les nuisances sonores engendrées par les vols de nuit. Les propositions formulées dans le document de consultation visaient à ménager un équilibre entre les intérêts en jeu et étaient, de l'avis du gouvernement, de nature à protéger la population locale contre des nuisances sonores excessives résultant des vols de nuit.

55. Concernant Heathrow, les propositions étaient principalement les suivantes : ne pas introduire une interdiction des vols de nuit ou une période de couvre-feu ; maintenir les quotas de bruit et les nombres maximums de mouvements par saison ; réexaminer la classification QC de chaque aéronef et, en cas d'évolution majeure à cet égard, revoir le niveau des quotas ; conserver le système des QC ; se pencher sur le système des QC avant la saison d'été 2002 (lorsque la composition des flottes aurait été modifiée à la suite de l'achèvement du retrait progressif obligatoire en Europe, débuté en avril 1995, des avions Chapitre 2, à l'exception du Concorde), conformément à la politique consistant à encourager l'utilisation d'avions plus silencieux ; réduire les quotas de bruit applicables en été et en hiver ; maintenir la période nocturne de 23 heures à 7 heures et la période soumise aux quotas nocturnes de 23 h 30 à 6 heures ; élargir les restrictions imposées aux aéronefs classés QC 8 à l'arrivée ou au départ pour les aligner sur celles applicables aux avions classés QC 16 et interdire l'atterrissage et le

décollage des avions classés QC 4 durant la période soumise aux quotas nocturnes à partir de l'été 2002 (c'est-à-dire après la fin du retrait progressif obligatoire des avions Chapitre 2).

56. Le document de consultation relevait que, depuis l'introduction du plan de 1993, une partie des quotas demeurait régulièrement non consommée, ce qui n'incitait guère les compagnies aériennes à utiliser des aéronefs plus silencieux. Pour rétablir leur motivation, il était envisagé, dans un premier temps, de rapprocher les quotas de bruit applicables en été et en hiver de leur taux d'épuisement réel. Dans le cadre du plan de 1993, le quota de bruit pour l'hiver était de 5 000 points de QC, et son utilisation moyenne au cours des deux dernières saisons avait été de 3 879 points. Une baisse à 4 000 points était proposée. Le quota de bruit pour l'été s'élevait à 7 000 points, et sa consommation moyenne au cours des deux dernières saisons avait été provisoirement estimée à 4 472 points. Il était proposé de le ramener à 5 400 points. Les nouveaux quotas devaient demeurer en vigueur jusqu'à la fin de l'été 2004, sous réserve du résultat du réexamen des QC.

57. La deuxième partie du document de consultation invitait à formuler des observations sur le point de savoir s'il y avait lieu d'introduire l'alternance des pistes à Heathrow pendant la nuit ainsi que sur l'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport durant la nuit.

58. Le 10 juin 1999, le gouvernement annonça que les propositions formulées dans le document de consultation de novembre 1998 seraient mises en œuvre à partir du 31 octobre 1999, avec quelques modifications mineures. Concernant Heathrow, les modifications se limitaient à une réduction moins importante des quotas de bruit – ils étaient fixés à 4 140 points de QC pour l'hiver et à 5 610 pour l'été – que celle qui avait été proposée. Le quota hivernal se trouvait ainsi ramené à un niveau inférieur à celui de son utilisation réelle constatée au cours de l'hiver 1998/1999.

59. Le plan de 1999 entra en vigueur le 31 octobre 1999.

60. Le 10 novembre 1999 fut publié un rapport intitulé « La contribution de l'industrie aérienne à l'économie britannique », qui avait été réalisé par Oxford Economic Forecasting à la demande d'un certain nombre de compagnies aériennes, d'exploitants d'aéroports et de la BATA, ainsi que du gouvernement.

61. Le 23 novembre 1999, le gouvernement annonça que l'alternance des pistes à Heathrow serait étendue à la période nocturne « dès que possible » et publia un nouveau document de consultation comportant des propositions relatives à un réaménagement de l'utilisation préférentielle des pistes à Heathrow durant la nuit.

62. En décembre 1999, le DETR et National Air Traffic Services Limited publièrent le rapport final du groupe de travail technique de l'ANMAC sur « Le bruit généré par les aéronefs à l'arrivée ». Le rapport avait pour objet de décrire objectivement les sources du bruit de fonctionnement des aéronefs à l'arrivée, d'examiner les moyens possibles

d'atténuer ce bruit et de formuler des recommandations à l'intention du DETR.

63. En mars 2000, la DORA (*Directorate of Operational Research and Analysis*) publia un rapport, élaboré pour le compte du DETR et intitulé « Les effets nocifs du bruit généré par les aéronefs pendant la nuit ». Ce rapport dégageait un certain nombre de questions au sujet desquelles des recherches supplémentaires pourraient être utiles et était censé constituer un document de référence pour toute étude qui serait menée ultérieurement au Royaume-Uni sur le bruit des aéronefs pendant la période nocturne. Il indiquait que des déficits de connaissances avaient été constatés et que le DETR, après avoir considéré l'opportunité de procéder à une autre étude complète sur les effets nocifs du bruit résultant des vols de nuit, avait décidé de commander deux autres études, d'ampleur limitée, pour examiner les diverses options. Ces études furent commandées en automne 1999, avant la publication du rapport de la DORA. Il s'agit, d'une part, d'une étude expérimentale visant à définir une méthodologie de recherche et, d'autre part, d'une étude sociale ayant notamment pour objet d'analyser la différence entre les nuisances objectivement mesurées dues au bruit nocturne généré par les avions et celles ressenties par la population. Toutes deux sont menées par des chercheurs universitaires.

64. Outre les restrictions imposées aux vols de nuit, une série de mesures d'atténuation et de réduction du bruit sont mises en œuvre à l'aéroport de Heathrow : certification acoustique des aéronefs en vue de réduire le bruit à la source, retrait progressif obligatoire des avions à réaction les plus anciens et les plus bruyants, itinéraires préférentiels de bruit et pentes minimales de montée au décollage, procédures d'approche plus silencieuses (descente continue et bas régime/trainée réduite), limitation des mouvements aériens, modulation des taxes d'aéroport en fonction du bruit, programmes de subventions à l'isolation phonique et indemnités pour nuisances sonores dans le cadre de la loi de 1973 sur l'indemnisation des propriétaires fonciers (*Land Compensation Act 1973*).

65. Le DETR et la direction de l'aéroport de Heathrow contrôlent de façon permanente et minutieuse le respect des restrictions frappant les vols de nuit. Des rapports sont soumis tous les trimestres aux membres du comité consultatif de l'aéroport de Heathrow, au sein duquel sont représentées les collectivités locales situées à proximité de l'aéroport ainsi que des associations de riverains.

II. LE DROIT ET LA PRATIQUE INTERNES PERTINENTS

A. La loi de 1982 sur l'aviation civile (*Civil Aviation Act 1982* – « la loi de 1982 »)

66. L'article 76 § 1 de la loi de 1982 énonce en son passage pertinent :

« Nul ne peut fonder une action pour troubles de la jouissance ou nuisances sur le seul motif qu'un avion survole sa propriété à une altitude raisonnable eu égard au vent, au temps et à toute autre circonstance pertinente, y compris les incidents habituels aux vols d'aéronefs, pour autant qu'il n'y ait [pas] eu violation (...) d'une ordonnance sur la navigation aérienne (...) »

67. Les ordonnances sur la navigation aérienne édictées en vertu de la loi de 1982 prévoient la prise de décrets (*Orders in Council*) visant à réglementer l'aviation. De tels décrets ont été pris notamment en ce qui concerne les émissions de moteur, la certification acoustique et les indemnisations pour nuisances sonores.

68. Le passage pertinent de l'article 78 § 3 de la loi de 1982 est ainsi libellé :

« Si, aux fins d'éviter, de réduire ou d'atténuer les effets du bruit et des vibrations liés au décollage ou à l'atterrissage des aéronefs dans un aéroport donné, le ministre juge approprié d'interdire le décollage ou l'atterrissage de certains aéronefs, ou de limiter le nombre de décollages ou d'atterrissages dans l'aéroport durant certaines périodes, il peut, par la voie d'un arrêté publié dans les formes prescrites, prendre l'ensemble ou certaines des mesures suivantes :

- a) interdire durant des périodes bien définies le décollage ou l'atterrissage dans l'aéroport des aéronefs présentant les caractéristiques décrites dans l'arrêté (exception faite des cas d'urgence explicitement énumérés par lui) ;
- b) fixer pour des périodes bien définies un nombre maximum de décollages et d'atterrissages autorisés dans l'aéroport pour les aéronefs présentant les caractéristiques décrites (...) »

69. Les restrictions aux vols de nuit à l'aéroport de Heathrow sont imposées par voie d'arrêtés publiés par le ministre en vertu de l'article 78 § 3 de la loi de 1982.

B. Les recours contre le plan de 1993

70. Les collectivités locales situées autour des trois principaux aéroports londoniens sollicitèrent un contrôle juridictionnel de la décision du ministre de faire appliquer le plan de 1993. Elles présentèrent quatre demandes consécutives de contrôle juridictionnel et saisirent par deux fois la Cour d'appel (*Court of Appeal*). La *High Court* déclara que le plan de 1993 était contraire au libellé de l'article 78 § 3 b) de la loi de 1982 et donc non

valable, puisqu'il ne fixait pas des « nombre[s] maximum[s] de décollages et d'atterrissages autorisés (...) pour les aéronefs présentant les caractéristiques décrites » mais imposait des contrôles par rapport aux niveaux d'exposition au bruit (*R. v. Secretary of State for Transport, ex parte Richmond upon Thames Borough Council and Others*, 1994, *Weekly Law Reports*, vol. 1, p. 74).

71. Le ministre décida de maintenir le système des chiffres de quota, mais en y ajoutant un nombre maximum global de mouvements d'appareils. La *High Court* jugea cette décision conforme à l'article 78 § 3 b) de la loi de 1982. En revanche, elle considéra que le document de consultation de 1993 était « trompeur sur des points importants » en ce qu'il ne précisait pas que la mise en œuvre des propositions pour l'aéroport de Heathrow permettrait une augmentation des niveaux de bruit par rapport à 1988 (*R. v. Secretary of State for Transport, ex parte Richmond upon Thames Borough Council and Others*, 1995, *Environmental Law Reports*, p. 390).

72. A la suite de la publication d'un autre document de consultation en mars 1995 et d'un additif à ce document en juin 1995, les collectivités locales introduisirent une nouvelle demande de contrôle juridictionnel. En juillet 1996, la Cour d'appel estima que le ministre avait fourni des motifs adéquats et des justifications suffisantes à l'appui de sa conclusion selon laquelle il était raisonnable, tout bien pesé, de courir le risque de restreindre dans une certaine mesure la capacité des riverains à dormir la nuit, compte tenu des éléments compensatoires qu'il s'était dit enclin à juger prépondérants en 1993 ; elle considéra par ailleurs qu'en juin 1995 les erreurs relevées dans les documents de consultation avaient été corrigées et que la nouvelle politique ne pouvait passer pour irrationnelle (*R. v. Secretary of State for Transport, ex parte Richmond LBC*, 1996, *Weekly Law Reports*, p. 1460).

73. Le 12 novembre 1996, la Chambre des lords refusa aux collectivités locales l'autorisation de se pourvoir devant elle contre la décision de la Cour d'appel.

EN DROIT

I. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION

74. Les requérants voient une violation de l'article 8 de la Convention dans l'introduction du plan de 1993, qui a entraîné une augmentation du niveau de bruit qu'ils subissent chez eux du fait des aéronefs utilisant l'aéroport de Heathrow pendant la nuit.

Le passage pertinent de l'article 8 de la Convention se lit ainsi :

« 1. Toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile (...)

2. Il ne peut y avoir ingérence d'une autorité publique dans l'exercice de ce droit que pour autant que cette ingérence est prévue par la loi et qu'elle constitue une mesure qui, dans une société démocratique, est nécessaire à la sécurité nationale, à la sûreté publique, au bien-être économique du pays (...) ou à la protection des droits et libertés d'autrui. »

75. Le Gouvernement conteste l'affirmation des requérants selon laquelle il y a eu violation de l'article 8.

A. Arguments des parties

1. Les requérants

76. Les requérants se plaignent d'un accroissement considérable, à la suite de l'introduction du plan de 1993, du niveau de bruit généré par les décollages et les atterrissages d'avions à Heathrow entre 4 heures et 7 heures du matin. Ils affirment être en butte à des difficultés à dormir après 4 heures et à une impossibilité de dormir après 6 heures. Ils soutiennent que les niveaux de bruit auxquels ils sont exposés pendant la nuit sont largement supérieurs à ceux jugés tolérables au niveau international. Il ressortirait ainsi des éléments de preuve qu'ils ont presque tous subi des niveaux de bruit nocturne excédant 80 dB L_{Amax}, voire dans un cas, 90 dB L_{Amax}. Les intéressés renvoient à la valeur guide donnée par l'Organisation mondiale de la santé en matière de protection du sommeil nocturne, qui prévoit qu'on ne doit pas être exposé, au cours d'une nuit, à plus d'un événement sonore atteignant 60 dB L_{Amax}, et ils affirment que le Gouvernement ne dispose pas de données de recherche suffisantes pour affirmer que des niveaux de 80 dB L_{Amax} sont tolérables. Ils estiment que, dans ces conditions, il y a eu ingérence dans l'exercice par eux de leur droit au respect de leur vie privée et familiale et de leur domicile, garanti par l'article 8 § 1 de la Convention.

77. Ils soutiennent par ailleurs que l'ingérence en question n'était pas « nécessaire, dans une société démocratique ». Il existerait de nombreuses preuves directes des perturbations, du désarroi et des problèmes de santé causés par les vols de nuit. L'étude de 1992 sur le sommeil n'aurait abordé que les réveils pendant le sommeil et n'aurait émis aucune conclusion sur les incidences ou les effets des insomnies (difficulté à s'endormir le soir et impossibilité de se rendormir après un réveil au petit matin). Ce second aspect du problème n'aurait jamais fait l'objet d'une étude scientifique satisfaisante. En réalité, le Gouvernement serait resté en défaut de recueillir les données concrètes fondamentales nécessaires pour asseoir sa décision d'augmenter les vols de nuit dans le cadre du plan de 1993.

78. Tout en reconnaissant l'importance générale de l'aéroport de Heathrow pour l'économie britannique, les requérants font valoir que le Gouvernement n'a pas établi l'importance spécifique des vols de nuit. Renvoyant au rapport produit par Oxford Economic Forecasting en novembre 1999 concernant « La contribution de l'industrie aérienne à l'économie britannique », ils relèvent que ce document, qui se penche sur l'intérêt économique de l'aéroport de Heathrow dans son ensemble, n'examine pas séparément l'importance économique des vols nocturnes. Ils invoquent au demeurant un rapport de Berkley Hanover Consulting qui conteste la validité du rapport susmentionné et ses conclusions. En outre, ils soutiennent que les vols de nuit ne profitent qu'aux compagnies aériennes qui les exploitent et que de nombreux grands aéroports européens appliquent en matière de vols de nuit des restrictions plus sévères que celles en vigueur à Heathrow.

79. Ils estiment que, dans ces conditions, les raisons avancées par le Gouvernement, que ce soit en 1993 ou par la suite, pour maintenir les vols de nuit ne sont ni pertinentes ni suffisantes, et que la Cour a la faculté de conclure à la violation de l'article 8 sur cette seule base.

80. Par ailleurs, ils plaident que l'atteinte litigieuse à leurs droits garantis par l'article 8 n'était pas « prévue par la loi ». Ils exposent qu'outre qu'elle doit être accessible et ses conséquences prévisibles, la « loi » dont il est question à l'article 8 doit assurer une protection contre toute ingérence arbitraire dans l'exercice des droits garantis par la disposition en cause. Or ces caractéristiques n'auraient pas été réunies lorsque le Gouvernement s'écarta de sa déclaration de principe selon laquelle il importait de « ne pas permettre une hausse des niveaux de bruit pendant la nuit et, dans l'idéal, de les réduire » (document de consultation de 1993, paragraphe 31 ci-dessus), et la *High Court* aurait jugé qu'il s'agissait d'une tentative « sournoise » de dissimuler cette rupture (*R. v. London Borough of Richmond and Others* (n° 3), 1995, *Environmental Law Reports*, p. 409).

81. Enfin, les requérants soutiennent que l'article 8 est susceptible de conférer aux individus un droit à obtenir communication des informations essentielles relatives à l'ampleur de telle ou telle menace environnementale pesant sur leur intégrité physique et morale (ils invoquent l'arrêt de la Cour dans l'affaire *Guerra c. Italie* du 19 février 1998, *Recueil des arrêts et décisions*, 1998-I, § 60), et affirment qu'*a fortiori* l'article 8 exige des autorités nationales qu'elles réunissent de tels renseignements. Ils considèrent que l'augmentation des vols de nuit mise en place par le plan de 1993 en l'absence d'informations adéquates constitue en soi une violation de l'article 8 de la Convention.

2. Le Gouvernement

82. Le Gouvernement reconnaît que le nombre de mouvements durant la période soumise aux quotas nocturnes (23 h 30 à 6 heures) enregistré entre

l'hiver 1997/1998 et l'été 1999 était supérieur à celui relevé en 1992/1993, et que l'augmentation apparaît plus importante encore si l'on étend la période nocturne jusqu'à 6 h 30. Il affirme que le QC moyen par mouvement pour la même période était sensiblement en-deça de ce qu'il était avant l'introduction du plan de 1993, mais que le total des points de quota utilisés avait lui augmenté, en raison du nombre accru de mouvements.

83. Le Gouvernement présente le tableau suivant, ventilé par tranches de 30 minutes, des arrivées entre 4 heures et 6 heures :

	4 h 00-4 h 29	4 h 30-4 h 59	5 h 00-5 h 29	5 h 30-5 h 59
Hiver	0,57	5,14	7,29	3,43
Été	0,14	2,29	5,86	4,86

Il fait valoir qu'avant 4 heures les arrivées sont si peu nombreuses qu'elles sont statistiquement insignifiantes et qu'entre 6 heures et 6 h 30 leur nombre moyen s'élevait à 17,86 en hiver et à 19,14 en été.

84. Selon le Gouvernement, les requérants sont exposés à des niveaux de bruit inférieurs à ceux qui étaient dénoncés dans les affaires antérieures relatives à des plaintes dirigées contre le bruit des aéronefs à l'aéroport de Heathrow et que la Commission avait déclarées recevables (*Arrondelle c. Royaume-Uni*, requête n° 7889/97, décision du 15 juillet 1980, Décisions et Rapports (DR) 26, p. 5 ; *Baggs c. Royaume-Uni*, requête n° 9310/81, décision du 16 octobre 1985, DR 44, p. 13 ; *Rayner c. Royaume-Uni*, requête n° 9310/81, décision du 17 juillet 1986, DR 47, p. 5). Tous les requérants sauf un – M. Cavalla, avant qu'il ne déménage – ont été exposés à des niveaux de bruit équivalents ou inférieurs à ceux subis par M. Glass lorsqu'il résidait à son ancienne adresse. Or la requête de ce dernier a été déclarée irrecevable (requête n° 28485/95, décision du 3 décembre 1997). Aussi le Gouvernement soutient-il qu'il n'y a pas eu d'ingérence dans l'exercice par les requérants de leurs droits garantis par l'article 8 § 1 de la Convention.

85. A titre subsidiaire, le Gouvernement plaide qu'en décidant d'introduire le plan de 1993 il a ménagé un juste équilibre entre les divers intérêts en jeu et que toute atteinte éventuelle aux droits garantis aux requérants par l'article 8 se trouve donc justifiée. Il invoque l'étude de 1992 sur le sommeil, laquelle constituait en 1993 – et constitue d'ailleurs toujours – l'étude la plus exhaustive de ce type. Il indique que ce document avait été commandé en juillet 1990 afin d'éclairer le réexamen, qui devait avoir lieu en 1993, des restrictions imposées aux vols nocturnes, mais souligne qu'il avait été précédé d'un certain nombre d'autres rapports approfondis sur le bruit généré par les aéronefs et les troubles du sommeil, lesquels avaient également été publiés par la direction de l'aviation civile ou en son nom. Le Gouvernement précise en outre que les recherches menées

aux Etats-Unis depuis la publication de l'étude de 1992 sur le sommeil ne remettent pas en cause la validité des résultats de celle-ci.

86. N'étant ni propriétaire ni exploitant de l'aéroport de Heathrow ni des aéronefs qui occasionnent le bruit dont se plaignent les requérants, le Gouvernement considère que les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 8 doivent s'analyser comme des obligations positives. Il devrait donc jouir d'une marge d'appréciation plus ample qu'en cas d'ingérence directe par une autorité publique, mais reconnaît (il se réfère sur ce point à l'arrêt *Powell et Rayner c. Royaume-Uni* du 21 février 1990, série A n° 172, § 41) que les principes applicables sont assez voisins, quelle que soit la perspective analytique adoptée.

87. Le Gouvernement mentionne par ailleurs, outre les restrictions appliquées aux vols nocturnes, les mesures d'atténuation et de réduction du bruit qui ont été mises en œuvre à l'aéroport de Heathrow et celles qui ont d'une autre façon contribué à améliorer le niveau général de bruit autour de l'aéroport. Il fournit des informations détaillées sur chacune de ces mesures.

88. Le Gouvernement fait également état des réponses au document de consultation de 1993 reçues d'organisations du commerce et de l'industrie ayant des intérêts dans le transport aérien ainsi que de compagnies aériennes et où l'importance économique des vols de nuit était unanimement soulignée, informations et chiffres détaillés à l'appui. Il soutient que les vols nocturnes font partie intégrante du réseau global des services aériens et ont un impact direct sur la demande de vols de jour en raison de contraintes opérationnelles (géographie, durée du voyage, nombre de fuseaux horaires et direction du vol, durée d'une rotation et exigences d'une exploitation rationnelle des aéronefs). L'interdiction des vols de nuit aurait donc de graves répercussions sur la compétitivité de l'aéroport de Heathrow et des compagnies aériennes qui y sont implantées. Ces arguments seraient étayés par les observations écrites émanant de British Airways.

89. Le Gouvernement affirme que la question de savoir s'il y a lieu de compléter les recherches menées jusqu'à présent et, le cas échéant, dans quels domaines et sur quelle base scientifique, fait toujours l'objet d'un examen sérieux et attentif. Par ailleurs, des recherches approfondies sur les troubles du sommeil continueraient d'être financées, notamment de nouvelles études de terrain et des tests en laboratoire.

90. Le Gouvernement fait valoir qu'avant de se prononcer sur la mise en œuvre du plan de 1993, il a principalement examiné dans quelle mesure le bien-être économique du Royaume-Uni, tel que représenté par la nécessité de répondre aux exigences du marché mondial, justifiait les inconvénients du bruit nocturne pour les riverains. Avant de prendre les décisions pertinentes, il aurait étudié les données abondantes et détaillées dont il disposait sur les résultats des recherches relatives aux effets du bruit nocturne sur le sommeil et sur l'importance économique des vols de nuit à l'aéroport de Heathrow. Il serait impossible d'envisager l'intérêt économique

des vols de nuit à Heathrow indépendamment de l'importance générale de l'aéroport pour l'économie britannique. De plus, vu l'éventail des intérêts en jeu, l'établissement d'un équilibre n'irait pas de soi et les autorités nationales seraient particulièrement bien placées pour mener cet exercice. Enfin, l'équilibre ménagé en l'occurrence serait juste et raisonnable.

B. Observations de British Airways plc

91. Dans ses observations écrites, British Airways plc (ci-après « BA ») traite de l'importance commerciale et de la nécessité opérationnelle des vols arrivant à Heathrow pendant la nuit. BA indique que la BATA partage ses vues. Elle déclare qu'au cours des deux dernières saisons (été 1999 et hiver 1999/2000), ses vols relevant du quota nocturne et ceux prévus dans la tranche horaire allant jusqu'à 6 h 30 ont représenté, vols de retour compris, 16 % de ses recettes totales. Elle affirme en outre que la perte de tout ou partie de ses vols nocturnes aurait sur sa compétitivité de graves répercussions qui, vu le tort causé au réseau et les difficultés en matière d'horaires qui en résulteraient, seraient disproportionnées.

92. BA soutient que si elle n'avait pas été autorisée à assurer en 1999 les vols dont l'atterrissage était prévu avant 7 h 15 à l'aéroport de Heathrow, elle aurait enregistré pour ladite année une perte de 49 % en matière de vols long-courriers sur sa principale base aéroportuaire. Il lui aurait été impossible de reporter les vols de nuit sur la journée en raison de l'absence de capacité aux aérogares 3 et 4 – qui accueillent les vols long-courriers à Heathrow – et de créneaux d'utilisation des pistes durant la matinée. BA aurait enregistré une perte de recettes considérable, qui aurait rendu nécessaires des licenciements massifs.

93. Le rapport de Berkeley Hanover Consulting soumis par les requérants met en cause la validité des informations fournies par BA.

C. Appréciation de la Cour

94. De l'avis de la Cour, il est impossible de procéder à une comparaison sensée entre la situation des requérants en l'espèce et celle des requérants dans les affaires antérieures invoquées par le Gouvernement : d'une part, les requérants en l'espèce se plaignent spécifiquement du bruit nocturne, alors que les autres dénonçaient de manière générale le bruit généré par les aéronefs, et, d'autre part, les requérants en l'espèce mettent largement en cause l'augmentation des nuisances sonores nocturnes qu'ils disent avoir constatée depuis que le Gouvernement a modifié les restrictions en la matière en 1993, alors que les autres s'en prenaient aux niveaux de bruit avant 1993. L'issue des requêtes antérieures n'est donc pas pertinente en l'espèce.

95. La Cour constate que ni le Gouvernement ni aucune de ses émanations ne possèdent, ne contrôlent ni n'exploitent l'aéroport de Heathrow et les appareils qui l'utilisent. Elle estime en conséquence que le Royaume-Uni ne saurait passer pour avoir « porté atteinte » à la vie privée ou familiale des requérants, les griefs de ceux-ci devant plutôt être abordés sous l'angle d'une obligation positive pour l'Etat d'adopter des mesures raisonnables et adéquates de nature à protéger les droits garantis aux intéressés par le paragraphe 1 de l'article 8 (arrêt *Powell et Rayner c. Royaume-Uni* du 21 février 1990, série A n° 172, § 41, et arrêt *Guerra c. Italie* du 19 février 1998, *Recueil* 1998-I, § 58).

96. Que l'on appréhende l'affaire sous l'angle d'une obligation positive ou sous l'angle d'une ingérence, les principes applicables quant à la justification au regard de l'article 8 § 2 sont assez voisins (arrêt *Powell et Rayer* précité, *loc. cit.*). Dans les deux cas, il faut avoir égard au juste équilibre à ménager entre les intérêts concurrents de l'individu et de la société dans son ensemble ; de même, dans les deux hypothèses l'Etat jouit d'une certaine marge d'appréciation pour déterminer les dispositions à prendre afin d'assurer le respect de la Convention (voir, par exemple, les arrêts *Rees* du 17 octobre 1986, série A n° 106, p. 15, § 37, pour le paragraphe 1 de l'article 8, et *Leander c. Suède* du 26 mars 1987, série A n° 116, § 59, pour le paragraphe 2). En outre, même pour les obligations positives résultant du paragraphe 1 de l'article 8, les objectifs énumérés au paragraphe 2 peuvent jouer un certain rôle dans la recherche de l'équilibre voulu (arrêts *Rees*, précité, *loc. cit.*, et *Lopez Ostra c. Espagne* du 9 décembre 1994, série A n° 303-C, p. 54, § 51).

97. Toutefois, la Cour souligne que pour ménager l'équilibre voulu, les Etats doivent prendre en compte toutes les considérations pertinentes. De plus, dans le domaine particulièrement sensible de la protection de l'environnement, la simple référence au bien-être économique du pays n'est pas suffisante pour faire passer les droits d'autrui au second plan. La Cour rappelle que dans l'affaire *Lopez Ostra c. Espagne* susmentionnée, nonobstant l'intérêt économique indéniable pour l'économie nationale des tanneries en question, elle a examiné de façon particulièrement approfondie si « les autorités nationales [avaient] pris les mesures nécessaires pour protéger le droit de la requérante au respect de son domicile ainsi que de sa vie privée et familiale (...) » (arrêt du 9 décembre 1994, p. 55, § 55). Elle estime que les Etats sont tenus de minimiser autant que possible l'ingérence dans l'exercice de ces droits, en recherchant d'autres solutions et, de manière générale, en s'efforçant d'atteindre leurs buts de la façon la plus respectueuse des droits de l'homme. A cet effet, tout projet doit être précédé d'une enquête et d'une étude approfondies et exhaustives visant à trouver la meilleure solution possible pour ménager effectivement le juste équilibre requis.

98. La Cour relève que le Gouvernement admet que si le chiffre de quota moyen par mouvement est désormais en-deça de ce qu'il était avant l'introduction du plan de 1993, l'augmentation du nombre de mouvements s'est traduite par un total des chiffres de quota plus élevé par rapport à 1992/1993. Il en résulte que, dans l'ensemble, le niveau de bruit durant la période soumise aux quotas nocturnes (23 h 30 à 6 heures) a augmenté depuis la mise en application du plan de 1993. En outre, la Cour prend note des déclarations des requérants quant à la perturbation de leur sommeil provoquée par la hausse du niveau de bruit généré par les vols de nuit à l'aéroport de Heathrow à partir de 1993 environ.

99. La Cour doit établir si, en permettant des niveaux de bruit plus élevés au fil des ans depuis 1993, le Gouvernement a respecté ses obligations positives à l'égard des requérants.

100. Elle constate qu'à l'époque de l'introduction du plan de 1993 et de son examen par les tribunaux dans le cadre de la procédure de contrôle juridictionnel, le Gouvernement disposait d'une certaine quantité d'informations sur l'importance économique des vols de nuit. En particulier, il avait reçu les réponses de l'industrie et du commerce aux documents de consultation de janvier et novembre 1993, et à ceux de 1995. En revanche, il apparaît ne pas avoir procédé lui-même à des recherches indépendantes sur la réalité ou l'ampleur de cette importance économique.

101. Certes, des données complémentaires sur l'intérêt économique des vols de nuit ont maintenant été réunies. On peut citer en particulier le rapport de juillet 1999 sur le coût économique des vols de nuit rédigé par Coopers et Lybrand à la demande de la BATA. Toutefois, ces informations furent recueillies trop tard pour être prises en compte dans le processus ayant abouti au plan de 1993 (tel que réexaminé en 1995). Dans le document de consultation de novembre 1998, le Gouvernement reconnaissait que rien n'avait été fait pour chiffrer les avantages financiers que les vols de nuit étaient supposés procurer aux compagnies aériennes et à l'économie en général (paragraphe 53 ci-dessus).

102. Eu égard à ce qui précède, la Cour conclut que s'il est pour le moins probable que les vols de nuit contribuent dans une certaine mesure à l'économie nationale dans son ensemble, l'ampleur de cette contribution n'a jamais fait l'objet d'une appréciation critique, que ce soit directement par le Gouvernement ou par le biais de recherches indépendantes dont il aurait été le commanditaire.

103. Quant aux effets de l'augmentation des vols de nuit sur les requérants, la Cour relève qu'il ressort des documents soumis qu'à l'époque où le plan de 1993 fut mis en application seules des recherches limitées avaient été conduites sur la nature des différents troubles du sommeil. En particulier, l'étude de 1992 sur le sommeil, qui avait été réalisée dans le cadre d'un examen interne par le ministère des Transports des restrictions aux vols de nuit, ne traitait que des simples perturbations du sommeil et ne

mentionnait nullement le problème des insomnies – c'est-à-dire les difficultés à se rendormir une fois réveillé. D'autres recherches sont actuellement en cours. Toutefois, si les résultats peuvent en être utiles pour les plans futurs, ils seront connus trop tard pour avoir une quelconque incidence sur l'augmentation du bruit nocturne résultant du plan de 1993.

104. Pour déterminer si les mesures visant à protéger les droits des requérants garantis par l'article 8 sont suffisantes, la Cour doit également prendre en compte les dispositions spécifiques prises dans le cadre du plan de 1993 pour atténuer les nuisances sonores nocturnes, ainsi que les autres mesures adoptées aux fins d'améliorer la situation.

105. La Cour relève que si le plan de 1993 n'a pas atteint son objectif déclaré de maintenir les niveaux de bruit globaux en-deça de ceux de 1988, il représentait une amélioration par rapport aux propositions formulées dans le document de consultation de 1993, puisqu'il n'exemptait aucun aéronef des restrictions nocturnes (même les avions les plus silencieux se voyant attribuer un QC différent de 0). En outre, à la suite des procédures de contrôle juridictionnel intentées contre le plan de 1993, un nombre maximum global de mouvements d'aéronefs fut fixé et le gouvernement rejeta les demandes visant à l'accroissement des quotas et à la fixation à une heure plus matinale de la fin de la période soumise aux quotas nocturnes.

106. Toutefois, la Cour ne peut considérer que ces modestes initiatives destinées à améliorer l'ambiance sonore nocturne puissent passer pour constituer « les mesures nécessaires » pour protéger la situation des requérants. En particulier, vu l'absence de toute tentative sérieuse pour évaluer l'ampleur ou les conséquences des troubles du sommeil dont souffrent les requérants et, de manière générale, l'absence d'une étude préalable spécifique et exhaustive visant à rechercher la solution la plus respectueuse des droits de l'homme, on ne saurait admettre qu'en introduisant le plan de 1993 le Gouvernement ait ménagé un juste équilibre dans la mise en balance des inconvénients subis par les intéressés et l'intérêt économique du pays – lequel n'a du reste pu être quantifié.

107. Eu égard à ce qui précède, et en dépit de la marge d'appréciation laissée à l'Etat défendeur, la Cour estime qu'en mettant en œuvre le plan de 1993, l'Etat a failli à ménager un juste équilibre entre le bien-être économique du Royaume-Uni et la jouissance effective par les requérants de leur droit au respect de leur domicile et de leur vie privée et familiale.

Dès lors, il y a eu violation de l'article 8.

II. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 13 DE LA CONVENTION

108. Les requérants affirment que le contrôle juridictionnel ne constituait pas un recours effectif pour dénoncer la violation de leurs droits garantis par l'article 8 de la Convention. Ils renvoient à l'article 13, ainsi libellé :

« Toute personne dont les droits et libertés reconnus dans la présente Convention ont été violés, a droit à l'octroi d'un recours effectif devant une instance nationale, alors même que la violation aurait été commise par des personnes agissant dans l'exercice de leurs fonctions officielles. »

109. Le Gouvernement conteste l'affirmation des requérants selon laquelle il y a eu violation de l'article 13.

A. Arguments des parties

1. Les requérants

110. Les requérants soutiennent que du fait de l'exonération de responsabilité résultant de l'article 76 de la loi de 1982 sur l'aviation civile, ils ne jouissaient en droit privé d'aucun droit quant au niveau excessif de bruit. Ils estiment que la procédure de contrôle juridictionnel ne constitue pas un recours effectif, compte tenu des limites qui lui sont inhérentes. Ils font valoir en particulier que les questions se posant sous l'angle de l'article 8 ne peuvent y être abordées et que les arguments concernant la substance de l'article 8 soulevés par les collectivités locales dans les quatre demandes de contrôle juridictionnel formées en l'espèce ont été rejetés au motif qu'ils ne relevaient pas du pouvoir de contrôle du tribunal. Ils mentionnent également les coûts élevés afférents à l'introduction d'une demande de contrôle juridictionnel.

2. Le Gouvernement

111. Le Gouvernement soutient que les requérants ne formulent aucun grief défendable de violation de l'article 8 et que, par conséquent, aucune question relative à l'octroi d'un recours ne se pose sous l'angle de l'article 13. A titre subsidiaire, il plaide qu'étant donné que les exigences de cette disposition sont moins strictes que celles de l'article 6 et absorbées par elles et que l'article 6 aurait trouvé à s'appliquer en l'absence de l'exonération de responsabilité prévue par l'article 76 de la loi de 1982, l'affaire ne soulève aucun problème distinct sur le terrain de l'article 13.

112. Quoi qu'il en soit, il considère que les requérants ont disposé d'une voie de recours, celle du contrôle juridictionnel. Il invoque l'ample marge d'appréciation dont jouissaient les autorités nationales quant à la décision de

mettre en œuvre le plan de 1993. Selon lui, le contrôle juridictionnel constitue un recours effectif. En effet, bien que les juridictions anglaises ne puissent pas imposer leur point de vue quant à la question de savoir où se situe le juste équilibre entre les intérêts concurrents en jeu, elles ont le pouvoir de révoquer des plans en s'appuyant sur divers motifs de droit administratif (tels que l'irrationalité, l'illégalité ou l'erreur manifeste d'appréciation). De fait, les tribunaux auraient exercé ce pouvoir en ce qui concerne le plan de 1993.

Le Gouvernement affirme en outre que le contrôle juridictionnel aurait permis de contester le plan litigieux en arguant que le ministre avait laissé de côté des facteurs qui auraient dû entrer en ligne de compte ou pris en considération des éléments qu'il aurait dû négliger. Enfin, il fait observer que la Cour d'appel s'est penchée sur l'article 8 dans l'affaire *R. v. Secretary of State for Transport, ex parte Richmond LBC* (1996, *Weekly Law Reports*, vol. 1, pp. 1460, 1481E) dans laquelle elle a conclu que le ministre avait suffisamment motivé et justifié sa conclusion selon laquelle il était raisonnable, tout bien pesé, de courir le risque de restreindre dans une certaine mesure la capacité des riverains à dormir la nuit, compte tenu des éléments compensatoires qu'il s'était dit enclin à juger prépondérants en 1993.

B. Appréciation de la Cour

113. Selon la jurisprudence constante de la Cour, l'article 13 exige un recours pour les seules plaintes que l'on peut estimer « défendables » au regard de la Convention (voir, par exemple, l'arrêt *Boyle et Rice c. Royaume-Uni* du 27 avril 1988, série A n° 131, § 52). En l'espèce, la Cour a conclu à la violation de l'article 8, de sorte que le grief tiré de l'article 13 doit être examiné.

114. L'article 76 de la loi de 1982 met obstacle à l'exercice d'une action pour nuisances fondée sur le bruit excessif généré par les aéronefs pendant la nuit. Il s'agit pour la Cour de rechercher si les requérants ont disposé en droit interne d'un recours « permettant de s'y prévaloir des droits (...) de la Convention tels qu'ils peuvent s'y trouver consacrés » (arrêt *Vilvarajah et autres c. Royaume-Uni* du 30 octobre 1991, série A n° 215, §§ 117 à 127). Dans l'affaire *Vilvarajah*, qui avait trait à l'immigration, la portée du contrôle effectué par les juridictions nationales était relativement ample, en raison de l'importance accordée par le droit interne à la question de l'intégrité physique. C'est sur cette base que le contrôle juridictionnel avait été jugé conforme aux exigences de l'article 13. En revanche, dans son arrêt *Smith et Grady c. Royaume-Uni* du 27 septembre 1999 (§§ 135 à 139, CEDH 1999-VI [Section 3]), la Cour a conclu que le contrôle juridictionnel ne constituait pas un recours effectif au motif que les juridictions nationales définissaient les questions relevant des pouvoirs publics si largement qu'il

avait été impossible aux requérants de soulever devant les tribunaux internes leurs griefs fondés sur l'article 8 de la Convention.

115. En l'espèce, la Cour constate qu'il était possible de faire prononcer l'illégalité du plan de 1993 par la voie du contrôle juridictionnel en invoquant un écart trop important entre la politique du gouvernement et la pratique (*R. c. Secretary of State for Transport, ex parte Richmond LBC (n° 2)*, 1995, *Environmental Law Reports*, p. 390). Cela dit, il est clair que la portée du contrôle pouvant être exercé par les tribunaux internes se limitait aux notions classiques du droit public anglais, telles que l'irrationalité, l'illégalité et l'erreur manifeste d'appréciation, et ne permettait pas d'examiner si l'augmentation des vols de nuit dans le cadre du plan de 1993 constituait une atteinte justifiable au droit des riverains de l'aéroport de Heathrow au respect de leur vie privée et familiale ou de leur domicile.

116. Dans ces conditions, la Cour estime que la portée du contrôle que pouvaient exercer les juridictions internes en l'espèce n'était pas suffisante au regard de l'article 13.

Partant, il y a eu violation de l'article 13 de la Convention.

III. SUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 41 DE LA CONVENTION

117. Aux termes de l'article 41 de la Convention,

« Si la Cour déclare qu'il y a eu violation de la Convention ou de ses Protocoles, et si le droit interne de la Haute Partie contractante ne permet d'effacer qu'imparfaitement les conséquences de cette violation, la Cour accorde à la partie lésée, s'il y a lieu, une satisfaction équitable. »

A. Dommage

118. Les requérants affirment avoir chacun subi un préjudice moral considérable à raison du bruit généré par les vols de nuit et, en particulier, de l'augmentation de ces vols depuis 1993. Ils estiment que l'octroi à chacun d'eux d'une indemnité se situant entre 2 000 et 4 000 livres sterling (GBP) constituerait une satisfaction adéquate.

119. Le Gouvernement ne formule aucune observation à ce sujet.

120. Tenant compte des déclarations des requérants quant aux effets sur chacun d'eux de l'augmentation des vols de nuit depuis 1993 et statuant en équité, la Cour alloue à chacun des intéressés la somme de 4 000 GBP pour préjudice moral.

B. Frais et dépens

121. Pour les frais et dépens exposés dans le cadre de la procédure devant la Commission et la Cour, les requérants demandent la somme de 153 867,56 GBP, plus 25 929,55 GBP au titre de la taxe sur la valeur ajoutée (« TVA »). Bien que leur requête soit presque identique à celle – dont les annexes ont simplement été reproduites aux fins de la présente affaire – introduite par M. Glass, ils estiment qu'ils devraient recouvrer les frais afférents à la préparation de la requête, car leur conseil avait représenté M. Glass en vertu d'un accord de *quota litis* (paiement des honoraires subordonné au succès de la procédure) et n'avait donc pas été rémunéré pour le travail effectué dans la cause de son client. Ils précisent avoir exclu de leur demande les frais se rapportant uniquement à la requête de M. Glass et avoir en outre réduit les montants sollicités de 25 % afin d'éviter un double remboursement.

122. Le Gouvernement exprime des doutes sur la réalité des frais en cause, les modalités de rémunération des avocats des requérants n'étant pas claires. Quoi qu'il en soit, il estime que les heures et tarifs facturés sont excessifs et que les frais de voyage étaient pour partie inutiles. Il considère qu'un montant de 56 739,44 GBP, TVA incluse, ferait l'affaire à cet égard. Dans ses dernières observations, il affirme avoir appris qu'une somme de 80 000 GBP aurait été réunie par un groupe de pression pour financer les frais.

123. Statuant en équité, la Cour octroie aux requérants la somme globale de 70 000 GBP, TVA incluse, pour leurs frais et dépens.

C. Intérêts moratoires

124. Selon les informations dont la Cour dispose, le taux d'intérêt légal applicable au Royaume-Uni à la date d'adoption du présent arrêt est de 7,5 % l'an.

PAR CES MOTIFS, LA COUR

1. *Dit*, par cinq voix contre deux, qu'il y a eu violation de l'article 8 de la Convention ;
2. *Dit*, par six voix contre une, qu'il y a eu violation de l'article 13 de la Convention ;
3. *Dit*, par six voix contre une,

- a) que l'Etat défendeur doit verser à chacun des requérants, dans les trois mois à compter du jour où l'arrêt sera devenu définitif conformément à l'article 44 § 2 de la Convention, les sommes suivantes :
- i) 4 000 GBP (quatre mille livres sterling) pour préjudice moral ;
 - ii) 70 000 GBP (soixante-dix mille livres sterling) pour frais et dépens, y compris tout montant pouvant être dû au titre de la taxe sur la valeur ajoutée ;
- b) que ces montants seront à majorer d'un intérêt simple de 7,5 % l'an à compter de l'expiration dudit délai et jusqu'au versement ;
4. *Rejetée*, à l'unanimité, la demande de satisfaction équitable pour le surplus.

Fait en anglais, puis communiqué par écrit le 2 octobre 2001 en application de l'article 77 §§ 2 et 3 du règlement.

J.-P. COSTA
Président

S. DOLLÉ
Greffière

Au présent arrêt se trouve joint, conformément aux articles 45 § 2 de la Convention et 74 § 2 du règlement, l'exposé des opinions suivantes :

- opinion séparée de M. Costa ;
- opinion partiellement dissidente de M^{me} Greve ;
- opinion dissidente de Sir Brian Kerr.

J.-P.C.
S.D.

OPINION SÉPARÉE DE M. LE JUGE COSTA

Après mûre réflexion et non sans avoir sérieusement hésité, j'ai voté en faveur de la violation de l'article 8 de la Convention (j'ai aussi conclu, plus facilement, à la violation de l'article 13 : je limiterai donc mes commentaires au premier de ces articles).

L'affaire, qui a donné lieu à une audience publique, est loin d'être facile. D'un côté, la théorie des obligations positives à la charge de l'Etat, dégagée par la Cour dès l'arrêt *Marckx* du 13 juin 1979, et l'inclusion du droit à un environnement sain dans la notion de droit au respect de la vie privée et familiale (voir, par exemple, l'arrêt *Powell et Rayner c. Royaume-Uni* du 21 février 1990, cité au paragraphe 95 du présent arrêt, et concernant, lui aussi, les nuisances sonores infligées aux riverains de Heathrow par les avions). De l'autre, la marge d'appréciation qu'il faut en la matière laisser aux Etats, notamment quant au choix des moyens pour réduire le bruit des avions (arrêt *Powell et Rayner*, § 45), et le bien-être économique du pays, mentionné à l'article 8 § 2 de la Convention, et qui se rattache à l'intérêt général, auquel je suis personnellement très sensible (je me permets sur ce point de renvoyer à mon opinion dissidente dans l'affaire *Chassagnou c. France*, arrêt du 29 avril 1999).

Il y avait donc de sérieuses raisons de considérer, comme les Juges appartenant à la minorité, que les sujétions imposées aux requérants du fait de la proximité de l'aéroport de Heathrow n'étaient pas disproportionnées.

Il me semble cependant que ces sujétions étaient tout à fait importantes et au total excessives. Comme le relève l'arrêt aux paragraphes 10 à 17, les huit requérants habitaient tout près des pistes, et quatre d'entre eux ont dû déménager. Ils ne l'ont certes pas fait par caprice, mais parce qu'eux-mêmes et leurs familles avaient le plus grand mal à supporter le bruit, et notamment à dormir. Il ne faut pas oublier que, à la différence des affaires ayant donné lieu à l'arrêt *Powell et Rayner* et aux décisions de la Commission telles que *Arrondelle* (DR 26, p. 5) ou *Baggs* (DR 44, p. 13), il s'agissait ici de vols de nuit, atterrissant ou décollant entre 4 heures et 6 heures du matin. Quiconque a durablement subi des nuisances sonores engendrant des troubles du sommeil (ou empêchant de se rendormir une fois réveillé) sait bien que les effets physiques, nerveux et psychologiques en sont extrêmement désagréables et même nocifs. En outre, toujours à la différence des premières affaires, la requête de M^{me} Hatton et des autres requérants concerne la période postérieure à 1993, et le Gouvernement a admis que depuis 1993 le nombre de vols de nuit a sensiblement augmenté (voir, par exemple, la décision sur la recevabilité du 16 mai 2000, p. 13, et le paragraphe 98 du présent arrêt).

Par ailleurs, la problématique de l'affaire ne se ramène pas nécessairement à des considérations de macro-économie, impliquant des solutions radicales qui compromettraient le bien-être économique du pays

(ou des compagnies aériennes, ou des autorités aéroportuaires, ou des trois catégories à la fois). Au nom de ses obligations positives, l'Etat n'aurait-il pas pu explorer des solutions moins drastiques, telles que des aides (octroyées par lui-même ou par les gestionnaires de Heathrow) à l'insonorisation des demeures des requérants ? On peut objecter que ceux-ci ne sont pas les seuls riverains souffrant du bruit et que, par contagion, les demandes de subventions ou de dédommagement se seraient multipliées : la macro-économie finirait ainsi par revenir, et par absorber le caractère individuel des requêtes et des violations de la Convention constatées.

Certes, mais de deux choses l'une : ou bien le nombre de victimes potentielles du bruit des vols de nuit est limité, et les « bénéficiaires » de ces vols peuvent les indemniser, ou bien il est trop élevé pour que les compensations soient financièrement supportables pour les bénéficiaires, mais alors les vols de nuit méritent d'être revus dans leur ensemble.

Il me semble donc que, compte tenu de la jurisprudence de la Cour sur le droit à un environnement sain (par exemple les arrêts *Lopez Ostra* c. Espagne du 9 décembre 1994 ou *Guerra* c. Italie du 19 février 1998), maintenir les vols de nuit à ce niveau était faire payer trop cher aux requérants un bien-être économique dont la mesure réelle ne ressort d'ailleurs pas clairement du dossier. Sauf bien sûr à considérer que cette jurisprudence va trop loin et qu'elle protège trop le droit des personnes à un environnement correct. Je ne le crois pas. Depuis le début des années 70, le monde a pris de plus en plus conscience de l'importance des problèmes d'environnement et de leur influence sur la vie des personnes. L'évolution de la jurisprudence de notre Cour dans cette direction n'est d'ailleurs pas isolée. Par exemple, la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, du 18 décembre 2000, consacre son article 37 à la protection de l'environnement. Il me paraîtrait regrettable que les efforts constructifs de notre Cour connaissent un retour en arrière.

C'est pourquoi j'ai finalement souscrit, pour l'essentiel, au raisonnement de la majorité de mes collègues, et, pleinement, à leur conclusion.

OPINION PARTIELLEMENT DISSIDENTE DE M^{me} LA JUGE GREVE

(Traduction)

J'ai conclu à la non-violation de l'article 8 en l'espèce.

Le raisonnement qui m'a fait parvenir à ce résultat rejoint pour l'essentiel le point de vue exprimé par Sir Brian Kerr dans son opinion dissidente relative à l'article 8. Toutefois, contrairement à mon estimé collègue, je ne puis accepter l'allégation des requérants selon laquelle le bruit généré par les vols de nuit perturbe considérablement leur sommeil.

Dans ce qui suit, je me bornerai à préciser les principaux points sur lesquels je m'écarte de l'avis de la majorité de mes collègues en l'espèce.

Observations liminaires

L'article 8 § 1 se lit ainsi :

« 1. Toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance. »

Pour ce qui est de la notion de « domicile », la protection offerte par cette disposition consiste essentiellement à garantir l'inviolabilité du domicile, c'est-à-dire la protection des particuliers contre toute ingérence arbitraire dans leur domicile. La Convention étant un instrument vivant, l'interprétation de l'article 8 a graduellement évolué pour inclure également les droits en matière d'environnement. Il y a en effet des limites au type de problèmes environnementaux – la pollution au sens le plus large du terme – que la population doit accepter sans pouvoir invoquer l'article 8. Les droits en matière d'environnement revêtent néanmoins un caractère différent du droit fondamental à ne pas voir son domicile perquisitionné sans mandat. Un Etat peut voir sa responsabilité engagée au regard de l'article 8 du fait des incidences sur l'environnement de décisions d'aménagement, ou lorsqu'il ne traite pas convenablement des situations graves en la matière.

L'enquête de l'Etat sur les vols de nuit

A la différence de la majorité, je ne relève aucune lacune majeure dans l'enquête menée par l'Etat sur le bruit généré par les vols de nuit, ni dans le processus décisionnel auquel les autorités britanniques ont eu recours en l'espèce. J'estime au contraire que les procédures adoptées étaient raisonnables et adéquates.

La marge d'appréciation

Une ingérence dans l'exercice par une personne de son droit au respect de son domicile enfreint l'article 8 de la Convention, sauf si elle est « prévue par la loi », tournée vers un ou plusieurs buts légitimes au regard du

paragraphe 2 dudit article et « nécessaire, dans une société démocratique, » pour le ou les atteindre. En l'espèce, la principale question est de savoir si la dernière exigence a été satisfaite.

L'interprétation par la majorité de la marge d'appréciation laissée aux juridictions nationales est à mon sens en contradiction avec la jurisprudence constante de la Cour.

La norme, invoquée par la majorité, qui exige des Etats « de minimiser autant que possible l'ingérence dans l'exercice des droits [garantis par l'article 8] en recherchant d'autres solutions et, de manière générale, en s'efforçant d'atteindre leurs buts de la façon la plus respectueuse des droits de l'homme » (paragraphe 97 de l'arrêt) est à mon avis incompatible avec l'ample marge d'appréciation laissée par la Cour européenne aux Etats contractants dans d'autres affaires d'aménagement du territoire.

Les principes généraux en la matière sont énoncés comme suit dans l'arrêt Buckley c. Royaume-Uni (25 septembre 1996, *Recueil des arrêts et décisions* 1996-IV, pp. 1291-1293, §§ 74-77) :

« Selon la jurisprudence constante de la Cour, il appartient aux autorités nationales d'évaluer en premier lieu la « nécessité » d'une ingérence, tant en ce qui concerne le cadre législatif que les mesures d'application particulières (voir notamment, *mutatis mutandis*, l'arrêt Leander c. Suède du 26 mars 1987, série A n° 116, p. 25, § 59, et l'arrêt Mialhe c. France (n° 1) du 25 février 1993, série A n° 256-C, p. 89, § 36). Même si lesdites autorités bénéficient en ce sens d'une certaine marge d'appréciation, leur décision reste soumise au contrôle de la Cour, qui doit en vérifier la conformité avec les exigences de la Convention.

L'ampleur de la marge d'appréciation n'est pas la même pour toutes les affaires mais varie en fonction du contexte (voir notamment, *mutatis mutandis*, l'arrêt Leander précité, *ibidem*). Parmi les éléments pertinents figurent la nature du droit conventionnel en jeu, son importance pour l'individu et le genre des activités en cause.

La Cour a déjà eu l'occasion de noter que les plans d'aménagement urbain et rural impliquent l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire de jugement pour mettre en pratique les politiques adoptées dans l'intérêt de la communauté (pour l'article 6 § 1, voir l'arrêt Bryan précité, p. 18, § 47 ; pour l'article 1 du Protocole n° 1, voir l'arrêt Sporrang et Lönnroth c. Suède du 23 septembre 1982, série A n° 52, p. 26, § 69, l'arrêt Erkner et Hofauer c. Autriche du 23 avril 1987, série A n° 117, pp. 65-66, §§ 74-75 et 78, l'arrêt Poiss c. Autriche du 23 avril 1987, série A n° 117, p. 108, §§ 64-65, et p. 109, § 68, et l'arrêt Allan Jacobsson c. Suède du 25 octobre 1989, série A n° 163, p. 17, § 57, et p. 19, § 63). La Cour n'a pas qualité pour substituer son propre point de vue sur ce que pourrait être la meilleure politique en matière d'aménagement foncier ou les mesures individuelles les plus adéquates dans les affaires ayant trait à ce domaine (voir, *mutatis mutandis*, l'arrêt Klass et autres c. Allemagne du 6 septembre 1978, série A n° 28, p. 23, § 49). Etant en prise directe et permanente avec les forces vitales de leur pays, les autorités nationales sont en principe mieux placées qu'une juridiction internationale pour évaluer les besoins et le contexte locaux. Dans la mesure où l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire portant sur une multitude de facteurs locaux est inhérent au choix et à l'application de politiques d'aménagement foncier, les autorités nationales jouissent en principe d'une marge d'appréciation étendue. »

Ces principes ont encore tout récemment été appliqués par la Grande Chambre de la Cour dans ses arrêts du 18 janvier 2001 relatifs aux affaires *Chapman c. Royaume-Uni* (requête n° 27238/95), *Beard c. Royaume-Uni* (requête n° 24882/94), *Coster c. Royaume-Uni* (requête n° 24876/94), *Lee c. Royaume-Uni* (requête n° 25289/94) et *Jane Smith c. Royaume-Uni* (requête n° 25154/94), et par la quatrième section de la Cour dans sa décision d'irrecevabilité du 25 mai 2000 concernant l'affaire *Noack et autres c. Allemagne* (requête n° 46346/99). Cette dernière espèce présente un intérêt particulier en ce qu'elle avait trait au transfert d'un village entier – membres de la minorité sorabe inclus. La Cour (quatrième section) a ainsi décrit le contexte de la cause :

« L'affaire porte sur le transfert, prévu pour la fin de l'an 2002, des habitants du village de Horno, situé dans le *Land* de Brandebourg, à 15 kilomètres au nord de la ville de Cottbus, près de la frontière polonaise. Le village compte 350 habitants, dont un tiers environ appartient à la minorité sorabe d'origine slave. Les requérants n^{os} 1 à 12 déclarent appartenir à cette minorité. [Les autres requérantes étaient la Domowina, une association de protection des intérêts sorabes, et la communauté protestante de Horno.] Environ 20 000 sorabes (*Sorben*) habitent dans le *Land* de Brandebourg. Ils disposent d'une langue et d'une culture propres, et pratiquent leurs coutumes (*sorbisches Brauchtum*) dans des associations de chant, de coutumes folkloriques et dans des cercles de théâtre, d'écriture et de dessin. La majorité d'entre eux fait partie de l'église protestante.

Les habitants de la commune de Horno doivent être transférés vers une ville située à une vingtaine de kilomètres environ, en raison de l'extension de l'exploitation du lignite (*Braunkohleabbau*) dans cette région. En effet, à quelques kilomètres de la commune de Horno se situe l'exploitation à ciel ouvert (*Braunkohletagebau*) de lignite de Jänschwalde. »

La Cour (quatrième section) a estimé que l'ingérence litigieuse, quoique sans conteste douloureuse pour les habitants du village de Horno, n'était pas disproportionnée au but légitime poursuivi (bien-être économique), eu égard à la marge d'appréciation dont disposent les Etats en la matière.

Les raisons justifiant une ample marge d'appréciation dans les affaires d'aménagement foncier et d'environnement ne sont pas, à mes yeux, moins valables aujourd'hui. Dans une société moderne, les problèmes en matière d'environnement attirent l'attention et ne préoccupent pas uniquement ceux qui peuvent se prévaloir de l'article 8 en raison de leur proximité avec la source du problème en question. L'une des fonctions de l'aménagement du territoire est de protéger dans la mesure du possible la population contre les répercussions négatives que peuvent avoir, comme en l'espèce par exemple, les infrastructures de transport sur l'environnement ; une autre mission est de faire en sorte qu'aucun groupe ne pâtisse de façon disproportionnée de ce qui est considéré comme nécessaire pour répondre aux besoins de la société urbaine moderne. La quantité et la complexité des informations factuelles requises pour ménager un juste équilibre en la matière sont souvent telles que la Cour européenne est nettement moins bien placée que les autorités

nationales pour acquérir le degré de compréhension nécessaire pour prendre une décision appropriée. En outre, les droits en matière d'environnement constituent une nouvelle génération de droits de l'homme. Le choix de la façon dont l'équilibre doit être ménagé entre les intérêts en présence influe donc sur les droits de ceux qui se trouvent suffisamment proches de la source du problème environnemental pour invoquer l'article 8, mais aussi sur ceux des citoyens qui, d'une manière plus générale, sont concernés par le problème et pour lesquels il y a lieu de considérer qu'il existe un enjeu dans cet exercice de mise en balance. De plus, le principe général relatif à l'appréciation des faits milite en faveur de l'octroi d'une marge d'appréciation étendue dans ces affaires.

Le principe général relatif à l'appréciation des faits

Il n'entre normalement pas dans les attributions de la Cour de substituer sa propre vision des faits à celle des cours et tribunaux internes, auxquels il appartient en principe de peser les données recueillies par eux (voir, par exemple, l'arrêt *Klaas c. Allemagne* du 22 septembre 1993, série A n° 269, p. 17, § 29).

Les arguments énumérés ci-dessus en faveur de l'attribution d'une ample marge d'appréciation dans les affaires d'aménagement du territoire impliquent également que la Cour devrait n'imposer sa propre appréciation des faits dans ces affaires que lorsqu'il existe des éléments relativement clairs et avérés indiquant que les autorités nationales se sont trompées dans l'établissement des faits. A mon avis, il n'existe en l'espèce aucun élément de ce type susceptible de rendre la Cour plus compétente que les autorités nationales pour établir les faits. J'estime que la majorité va au-delà de ce qui me paraît indiqué à cet égard.

OPINION DISSIDENTE DE SIR BRIAN KERR

(Traduction)

Je regrette de ne pouvoir souscrire à la conclusion de mes collègues selon laquelle il y a eu violation des articles 8 et 13 de la Convention en l'espèce.

Article 8

L'article 8 interdit toute ingérence injustifiée de l'Etat dans l'exercice par une personne de son « droit au respect de sa vie privée [et] de son domicile ». La faculté de dormir paisiblement est un aspect important de la vie privée. Le vol d'aéronefs pendant la nuit peut perturber le sommeil de ceux qui résident sous les trajectoires de vol. Cela dit, il n'est guère besoin de préciser qu'en autorisant les vols de nuit (y compris ceux qui troublent le sommeil), l'Etat ne se rend pas automatiquement coupable d'une atteinte injustifiée au droit au respect de la vie privée et du domicile. On ne peut en effet juger la responsabilité de l'Etat engagée à cet égard qu'après avoir examiné de près 1) la nature de l'ingérence alléguée, 2) l'enquête menée par l'Etat sur les effets du bruit généré par les vols de nuit et 3) l'appréciation effectuée par l'Etat des conséquences d'une limitation de ces vols.

La nature de l'ingérence

Les allégations des requérants selon lesquelles leur sommeil est troublé n'ont fait l'objet d'aucune analyse critique. Les explications fournies par les intéressés dans les documents qu'ils ont soumis à la Cour ne sauraient donc être acceptées sans réserve. On ne peut pas non plus partir du principe que le tableau brossé par eux est nécessairement représentatif de la situation générale de ceux qui vivent dans les mêmes lieux qu'eux. Pour déterminer si l'Etat a manqué de respect pour leur vie privée et leur domicile, il faut garder à l'esprit que l'ampleur des troubles allégués n'a pas réellement été établie.

On peut admettre qu'il n'est pas aisé de prouver des perturbations du sommeil. Cette difficulté ne justifie pas à elle seule le poids accordé par la chambre à l'absence alléguée d'étude scientifique sur le problème. Rien ne saurait remplacer un débat devant la Cour sur les faits litigieux. Après tout, il s'agit d'une requête introduite en vertu de l'article 34 de la Convention, et non de l'article 33.

Il convient de noter que rien n'empêche les requérants de déménager. Aucun d'eux ne prétend que sa maison est devenue invendable ou qu'elle s'est tellement dépréciée qu'il lui serait impossible avec son prix d'acquérir un bien immobilier équivalent ailleurs. Certes, cet aspect ne prive pas les intéressés de la qualité requise pour se prétendre victimes d'une violation de

la Convention au sens de l'article 34, mais il est fort pertinent pour déterminer si, dans l'ensemble, la politique du gouvernement est à ce point préjudiciable et déraisonnable qu'elle en est incompatible avec l'article 8 de la Convention. Nul n'ignore que la demande est si forte sur le marché de l'immobilier aux alentours de Londres que le bruit des aéronefs n'a pas vraiment d'incidence négative sur les prix. Dès lors, ceux qui se prétendent victimes de troubles du sommeil en raison des vols de nuit peuvent véritablement choisir entre demeurer où ils sont ou déménager.

La vie moderne est semée de désagréments. Dans notre monde en mutation, les modifications des plans d'occupation des sols et leurs répercussions sur la vie des gens sont inévitables. Quand besoin est, des autoroutes sont prolongées, des routes détournées et des bâtiments publics érigés à proximité de propriétés privées. Ceux qui sont directement touchés par ces aménagements ont naturellement davantage tendance à s'y opposer. Il en est ainsi pour les vols de nuit. Toutefois, le simple fait que pareils aménagements portent atteinte à la vie privée ne suffit pas pour appeler la protection de l'article 8. Il faut démontrer qu'en recherchant un équilibre entre les droits de l'individu et les besoins et intérêts de la société, l'Etat n'a pas respecté comme il se doit les droits consacrés par cette disposition. Lorsqu'on aborde cette question, on ne peut faire abstraction de la possibilité pour les intéressés de s'éloigner de la source des désagréments.

Après avoir considéré l'ensemble des éléments disponibles, je parviens à la conclusion qu'il n'a pas été établi que le droit des requérants au respect de leur vie privée ait subi une atteinte importante.

L'enquête de l'Etat sur le bruit généré par les vols de nuit

La majorité conclut que l'Etat n'a pas mené une enquête suffisante au sujet des effets des vols de nuit sur le sommeil des personnes concernées (paragraphe 106). Or, depuis l'introduction du plan 1993, le gouvernement a notamment pris les mesures suivantes : i) consultation en octobre et novembre 1993 autour des propositions révisées ; ii) commande d'une étude à l'ANMAC en mai 1994 ; iii) publication d'un document de consultation en mars 1995 et d'un additif en juin 1995 ; iv) lancement d'une expérience d'aménagement des procédures d'atterrissage pour les vols très matinaux et publication des résultats en novembre 1998 ; v) commande d'une étude au laboratoire national de physique en décembre 1997 ; vi) engagement d'une consultation en deux phases en 1998 et publication des résultats de la deuxième phase en novembre de la même année ; vii) introduction, à la suite de la consultation, d'un nouveau plan en 1999 ; et viii) publication en mars 2000 d'un rapport identifiant un certain nombre de questions au sujet desquelles des recherches supplémentaires seraient utiles.

Dès lors, je ne puis souscrire à l'avis selon lequel le gouvernement est, de façon injustifiable, demeuré inactif en ce domaine. J'estime au contraire que de nombreuses recherches ont été menées sur le problème des émissions

sonores nocturnes. De plus, ainsi que la majorité le relève au paragraphe 64 de l'arrêt, une série de mesures d'atténuation et de réduction du bruit, venant s'ajouter aux restrictions frappant les vols nocturnes – dont le DETR et la direction de l'aéroport de Heathrow contrôlent le respect de manière permanente et attentive – ont été mises en place à l'aéroport de Heathrow. Ces mesures dénotent un souci de ne pas porter abusivement atteinte au droit à la vie privée, et non un refus d'accorder à ce droit le respect requis.

Les conséquences de la réduction des vols de nuit

La majorité conclut que « la simple référence au bien-être économique du pays n'est pas suffisante pour faire passer les droits d'autrui au second plan ». J'en conviens. Il est par contre erroné en l'espèce de réduire la thèse formulée au nom du Royaume-Uni à une « simple référence » au bien-être économique du pays. Ainsi que la Cour le reconnaît au paragraphe 90 de l'arrêt, le gouvernement britannique disposait d'informations détaillées sur l'importance économique des vols de nuit à Heathrow. Les requérants contestent l'exactitude et la validité de ces informations. Ils affirment en particulier que le rapport établi par Oxford Economic Forecasting n'aborde pas séparément l'importance économique des vols de nuit. Toutefois, je ne suis pas convaincu qu'il soit possible d'envisager isolément les vols de nuit comme le suggèrent les requérants et j'estime qu'il n'a pas été démontré que les conséquences économiques d'une réduction du nombre de ces vols ne seraient pas notables.

L'importance pour l'économie nationale de l'industrie aérienne dans son ensemble et de l'aéroport de Heathrow en particulier tombe sous le sens. Quant au rôle spécifique des vols de nuit à Heathrow, environ 3 % des mouvements s'effectuent entre 23 h 30 et 6 h 30 ; les mouvements entre 6 heures et 6 h 30 sont presque exclusivement des arrivées de long-courriers. British Airways a expliqué à la Cour les raisons qui font que ce secteur du marché est particulièrement important pour elle (préférence des clients, nécessité d'utiliser les aéronefs aussi intensivement que possible et insuffisance de la capacité des pistes et des aéroports pendant les autres créneaux horaires) et il y a tout lieu de penser qu'il en est ainsi pour d'autres compagnies aériennes. A mon sens, il n'est guère possible de contester que les vols nocturnes sont dans l'intérêt économique du pays. Les nombreux éléments dont la Cour dispose militent fortement en faveur de la conclusion selon laquelle une réduction des vols de nuit serait hautement préjudiciable à l'économie.

La recherche d'un équilibre

Pour conclure que le bien-être économique du pays ne l'emporte pas sur les droits des requérants, la majorité invoque l'affaire Lopez Ostra, dans laquelle la Cour avait constaté que l'Etat était responsable des nuisances

causées par une station d'épuration. Elle souligne que dans ladite affaire, nonobstant l'intérêt économique incontestable pour l'économie nationale des tanneries concernées, la Cour avait examiné de très près « si les autorités nationales [avaient] pris les mesures nécessaires pour protéger le droit de la requérante au respect de son domicile ainsi que de sa vie privée (...) ». J'admets là encore qu'il s'agit d'une démarche totalement appropriée. Mais le fait que dans ladite affaire l'intérêt pour l'économie nationale de l'entreprise concernée ne l'emportait pas sur l'obligation pour l'Etat de respecter les droits de la requérante garantis par l'article 8 ne diminue pas l'importance que peut revêtir ce facteur dans d'autres espèces lorsqu'il s'agit d'examiner si, en cas d'ingérence dans l'exercice du droit au respect de la vie privée et du domicile, cette ingérence peut être considérée comme injustifiée. Chaque affaire doit être examinée en fonction des circonstances qui lui sont propres. Dans certains cas, lorsque l'ingérence n'est pas importante, l'argument économique peut être crucial ; dans d'autres, particulièrement lorsque l'ingérence est sérieuse, il peut avoir moins de poids. L'arrêt *Lopez Ostra* ne doit pas être compris comme énonçant un principe général selon lequel l'intérêt de l'économie nationale est un facteur dont il faut faire abstraction ou qui doit toujours céder le pas à la nécessité de protéger le droit au respect de la vie privée et du domicile, en particulier lorsque l'atteinte à ces droits est secondaire ou illusoire.

Par ailleurs, je tiens à souligner un certain nombre de différences notables entre l'affaire *Lopez Ostra* et le cas d'espèce. Dans la première, les juridictions nationales avaient jugé établi que le fonctionnement de la station d'épuration était source de nuisances qui « causaient une détérioration de la qualité de vie des riverains » (p. 53, § 50). En l'espèce, les requérants n'étaient pas parties à la seule procédure qui s'est déroulée devant les juridictions nationales. Aucun tribunal interne n'a donc apprécié les véritables répercussions sur leur vie des vols de nuit litigieux. De plus, les procédures ayant été menées portaient sur les aspects procéduraux du processus décisionnel et non sur l'appréciation d'une quelconque nuisance effective.

En revanche, la station d'épuration en cause dans l'affaire *Lopez Ostra* ne fonctionnait que depuis peu (elle avait été construite en 1988), elle était de toute évidence illégale en ce qu'elle n'avait pas obtenu au préalable les permis requis (p. 43, § 8), et tant les autorités (en relogant les résidents, p. 53, § 53) que les tribunaux (p. 44, § 11) avaient reconnu que le fonctionnement de la station causait de véritables nuisances. En l'espèce, Heathrow était déjà un grand aéroport international bien avant que les requérants n'emménagent aux adresses où ils résidaient au moment de l'introduction de la requête, nul n'a pu établir l'illégalité de l'un quelconque des vols nocturnes et les autorités n'ont jamais pris aucune mesure visant expressément les requérants.

La décision de la majorité n'aborde pas ces questions. Au contraire, elle s'appuie sur ce qui paraît être un critère tout à fait nouveau d'application de l'article 8 en déclarant que les Etats sont tenus « de minimiser autant que possible l'ingérence dans l'exercice [des] droits [garantis par l'article 8], en recherchant d'autres solutions et, de manière générale, en s'efforçant d'atteindre leurs buts de la façon la plus respectueuse pour les droits de l'homme » (paragraphe 97 de l'arrêt). Je n'ai connaissance d'aucune autre affaire examinée sous l'angle de la Convention dans laquelle un tel critère aurait été appliqué. D'ailleurs, on voit difficilement comment ce critère pourrait se concilier avec le principe selon lequel les Etats doivent jouir d'une marge d'appréciation dans le choix des mesures censées ménager un juste équilibre entre le respect des droits consacrés par l'article 8 et les intérêts de la société dans son ensemble. Cette marge d'appréciation a été expressément admise dans l'affaire *Lopez Ostra* (p. 54, § 51 ; p. 56, § 58). Le critère énoncé par la majorité prive les Etats de toute marge d'appréciation quant à la façon d'aborder les questions socio-économiques : il requiert que toute décision de principe soit dictée par une règle stricte d'« atteinte aussi mineure que possible aux droits fondamentaux ». Une telle règle peut s'inscrire dans le droit interne et n'est pas incongrue dans la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, qui fait elle-même partie intégrante du droit interne des Etats membres de l'Union européenne. Elle me paraît en revanche incompatible avec le principe fondamental de subsidiarité inhérent au mécanisme de la Convention¹ et ne saurait donc être de mise en l'espèce.

Quant à l'équilibre à ménager entre les intérêts concurrents en jeu (voir les affaires citées en référence au paragraphe 96 de l'arrêt), il faut évidemment tenir compte de l'ensemble des éléments de l'affaire. A l'augmentation des niveaux de bruit nocturne autorisés à compter de 1993 la chambre oppose les facteurs suivants : un manque d'informations scientifiques et/ou indépendantes sur l'intérêt économique des vols de nuit (paragraphe 100-102) ; l'insuffisance des recherches menées sur les perturbations du sommeil et les insomnies (paragraphe 103) et la modestie des mesures spécifiques prises pour réduire le bruit nocturne (paragraphe 105). Exiger, comme le fait en réalité la chambre, des recherches particulières sur l'ampleur d'un fait évident me paraît imposer, qui plus est rétroactivement, une charge très lourde à l'Etat.

Lorsqu'on met en balance les divers intérêts, il y a lieu de considérer également que les requérants ne contestent pas une décision précise qui les touche, mais une politique macro-économique. La Cour peut examiner les effets produits sur les individus par des politiques générales ou des lois,

1. Voir, par exemple, les arrêts *Handyside c. Royaume-Uni* du 7 décembre 1976, série A n° 24, § 48, et *Z. et autres c. Royaume-Uni* [GC], n° 29392/95, § 103, CEDH 2001.

mais elle doit avoir conscience que l'appréciation d'une politique générale à partir d'un cas spécifique est un exercice très difficile.

L'article 8 énumère en son paragraphe 2 la liste des considérations permettant de justifier une ingérence dans l'exercice des droits garantis par le paragraphe 1. On y trouve « les droits d'autrui ». Dans une affaire concernant les vols de nuit, il y a lieu de prendre en compte les droits et libertés des transporteurs aériens et des passagers. On ne voit guère comment l'Etat peut concrètement y parvenir s'il est tenu de « minimiser autant que possible l'ingérence dans l'exercice [des] droits [garantis par l'article 8], en recherchant d'autres solutions et, de manière générale, en s'efforçant d'atteindre [ses] buts de la façon la plus respectueuse des droits de l'homme ».

L'exercice de mise en balance au regard de l'article 8 requis par la présente espèce ne saurait être accompli sans que soient envisagées les conséquences d'un constat de violation. Le simple fait qu'un constat de violation dans une affaire donnée risque de susciter l'introduction d'un grand nombre de requêtes n'est pas une raison pour éluder ce constat. Si les normes de la Convention n'ont pas été respectées dans une affaire, il incombe à la Cour de le dire, indépendamment du nombre d'autres affaires analogues. Mais en l'espèce, où une grande partie de la population du sud de Londres se trouve dans la même situation que les requérants, la Cour doit se demander si Strasbourg est le lieu approprié pour examiner les mesures en cause ou si la question relève de la sphère politique nationale.

Il ressort des observations ci-dessus qu'à mon sens tant de facteurs plaident contre les requérants, et si peu en leur faveur, que je ne peux souscrire à la conclusion selon laquelle l'équilibre requis par l'article 8 n'a pas été ménagé en l'espèce.

Article 13

J'ai conclu à la non-violation de l'article 8. Comme le souligne la majorité, il se dégage de la jurisprudence de la Cour que l'article 13 exige un recours en droit interne pour les seules plaintes que l'on peut estimer « défendables » au regard de la Convention. Or il est si manifeste selon moi que les griefs tirés de l'article 8 doivent faire l'objet d'une décision en faveur de l'Etat défendeur qu'on ne saurait les considérer comme « défendables ». Force m'est dès lors de conclure aussi à la non-violation de l'article 13.

Eussé-je estimé défendable le grief formulé sur le terrain de l'article 8 que je n'en n'aurais pas moins eu des doutes quant à l'existence d'une violation de l'article 13. Les juridictions anglaises reconnaissent que l'intensité du contrôle dans une affaire de droit public dépend de l'objet de celle-ci (*R (Mahmood) v. Secretary of State for the Home Department*, 2001, *Weekly Law Reports*, vol. 1, pp. 840-847, approuvé par Lord Steyn dans *R. v. Secretary of State of the Home Department*, ex parte Daly, 2001,

All England Reports, vol. 3, pp. 433, 477). Dans son arrêt *Smith et Grady*, la troisième section de la Cour a considéré que le contrôle juridictionnel en cause ne satisfaisait pas aux exigences de l'article 13, mais l'affaire portait sur des questions revêtant un caractère éminemment intime pour les requérants qui la faisaient clairement relever du champ d'application de l'article 8, et la portée du contrôle se trouvait en outre réduite par des considérations de sécurité nationale. Le cas d'espèce est différent en ce que, comme je l'ai souligné ci-dessus, l'ingérence dans l'exercice par les requérants de leurs droits découlant de l'article 8 est difficile à définir. Dès lors, j'estime que la possibilité qu'offre le contrôle juridictionnel, dans une affaire mettant en cause non pas une décision précise, ou une décision touchant directement un individu, mais la politique générale d'un ministre en matière de vols de nuit, de faire invalider celle-ci au motif qu'elle est déraisonnable, illégale ou arbitraire correspond précisément au type de recours envisagé par l'article 13.