CONSEIL DE L'EUROPE

COUNCIL OF EUROPE

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

PREMIÈRE SECTION

DÉCISION

SUR LA RECEVABILITÉ

de la requête n° 77633/01
présentée par Angelo GIANI
contre l'Italie

La Cour européenne des Droits de l'Homme (première section), siégeant le 28 octobre 2004 en une chambre composée de :

M. C.L. ROZAKIS, *président*,
Mmes F. TULKENS,
N. VAJIĆ,
S. BOTOUCHAROVA,
MM. A. KOVLER,
V. ZAGREBELSKY,
Mme E. STEINER, *juges*,
et de M. S. NIELSEN, *greffier de section*,

Vu la requête susmentionnée introduite le 31 mars 2001,

Vu la décision de traiter en priorité la requête en vertu de l'article 41 du règlement de la Cour,

Vu les observations soumises par le gouvernement défendeur et celles présentées en réponse par le requérant,

Après en avoir délibéré, rend la décision suivante :

EN FAIT

Le requérant, M. Angelo Giani, est un ressortissant italien, né en 1935 et résidant à Golasecca (Varèse).

Le gouvernement défendeur est représenté par ses agents successifs, respectivement MM. U. Leanza et I.M. Braguglia, et par son coagent, M. F. Crisafulli.

A. Les circonstances de l'espèce

Les faits de la cause, tels qu'ils ont été exposés par les parties, peuvent se résumer comme suit.

Le requérant habite à Golasecca, village situé à cinq kilomètres de l'aéroport Malpensa 2000.

Le 3 juin 1986, la région Lombardie approuva le plan d'aménagement général de l'aéroport de Malpensa (*Piano Regolatore Generale dell'aeroporto – PRGA*) après des années de négociations avec les autorités locales. En 1987, le PRGA fut approuvé définitivement par le Gouvernement italien.

En 1994, le décret-loi n° 428, devenu la loi n° 505 du 8 août 1994, décida la concentration du trafic aérien sur l'aéroport de Malpensa.

Le 5 juillet 1996, le ministre des Transports promulgua le décret 46-T définissant les critères de répartition du trafic aérien entre les aéroports de Linate et Malpensa.

Par une décision n° 1692 du 23 juillet 1996, le Parlement européen approuva les projets TEN (*Trans-european networks*), comprenant également celui de l'aéroport de Malpensa.

Le 4 mai 1998, la municipalité de Milan, en application du décret du ministre des Transports du 23 octobre 1997 *(décret Burlando)*, approuva le développement de Malpensa et le transfert des vols de Linate à Malpensa.

Le 26 juin 1998, le ministère de l'Environnement demanda à la société des activités aéroportuaires (*Società Esercizi Aeroportuali – SEA*) de faire une évaluation de l'impact environnemental (*valutazione di impatto ambientale – VIA*) conformément à la directive 85/337/CEE et à la décision 2179/98/CEE.

Le 29 juillet 1998, la SEA communiqua au ministère de l'Environnement que l'augmentation du trafic aérien ne justifiait pas la mise en oeuvre de la procédure de VIA ; elle estima donc qu'il n'était pas nécessaire de réaliser l'étude de l'impact environnemental.

Le 2 juillet 1999, la SEA présenta à la commission pour l'évaluation environnementale une étude de l'impact environnemental (*studio di impatto ambientale – SIA)* découlant du transfert des vols de Linate à Malpensa.

Le 4 novembre 1999, la commission pour la VIA estima l'étude de la SEA insuffisante. Elle observa que la décision de transformer le projet Malpensa d'aéroport intercontinental en aéroport *hub* (aéroport où l'on peut changer de vol par correspondances) supposait une modification substantielle du projet de 1987, de sorte qu'une nouvelle procédure de VIA était nécessaire aux termes de l'article 6 de la loi n° 349 du 8 juillet 1986.

Le 25 novembre 1999, les ministres de l'Environnement et des Biens Culturels promulguèrent un décret (décret *Ronchi/Melandri* du 25 novembre 1999) contenant une opinion négative sur l'étude de la SEA. Ce décret annulait le décret 46-T du ministre des Transports qui prévoyait le transfert des vols à Malpensa.

Le 13 décembre 1999, le ministre des Transports prit acte du décret du 25 novembre 1999 et demanda au conseil des ministres d'émettre une opinion quant à la situation de l'aéroport de Malpensa. Par un décret du 13 décembre 1999, le Premier Ministre se prononça sur la question (au sens de l'article 6 de la loi n° 349 de 1986) et confirma le transfert des vols de Linate à Malpensa.

Par le décret 15-T du 3 mars 2000 (décret *Bersani*), le ministre des Transports disposa le transfert définitif des vols vers Malpensa 2000.

Le requérant estime que depuis que les vols de plusieurs aéroports italiens ont été déplacés vers l'aéroport Malpensa 2000, le niveau du bruit est devenu intolérable.

Selon le Gouvernement, le décret 15-T prévoyait une réduction du nombre des vols à déplacer vers Malpensa par rapport à ce qui était établi dans le décret 46-T du 5 juillet 1996.

En application d'une décision de la Commission européenne du 21 décembre 2000, le 5 janvier 2001 le ministre des Transports modifia le décret 15-T du 3 mars 2000 en prévoyant une augmentation des vols vers l'aéroport de Linate.

Le requérant a porté plainte six fois auprès du parquet de Busto Arsizio (Varèse).

Dans la première plainte introduite le 6 septembre 1999, le requérant alléguait que le bruit causé par les avions qui utilisaient l'aéroport Malpensa 2000 pendant la nuit l'empêchait de dormir. Cette plainte fut classée le 6 octobre 1999 au motif que le parquet ne relevait pas d'acte punissable dans les faits dénoncés.

Dans la deuxième plainte, introduite le 27 octobre 1999, le requérant affirmait que la législation sur le trafic aérien violait les articles 2 et 32 de la Constitution italienne. Dans les troisième et quatrième plaintes, présentées respectivement les 29 octobre 1999 et 26 avril 2000, il considérait que l'activité du ministère des Transports violait les articles 2, 3 et 32 de la Constitution italienne et la loi régionale du Parc Lombard du Tessin (*Parco Lombardo del Ticino*).

Selon les informations fournies par le requérant, ce dernier n'a pas reçu de nouvelles du parquet en ce qui concerne ces plaintes.

Le 22 janvier 2001, le requérant porta plainte contre le ministre des Transports et contre le président de la Société des Exercices Aéroportuaires (*Società Esercizi Aeroportuali – SEA*) pour violation des articles 2 et 32 de la Constitution italienne et omission de procéder à une évaluation de l'impact environnemental (*valutazione di impatto ambientale* – VIA). Le

requérant reçut une demande de classement de cette plainte. Le 20 septembre 2001, le requérant fit opposition.

Enfin, le requérant signale que certaines collectivités locales (*enti locali)* ont porté plainte en raison de la pollution acoustique et atmosphérique provoquée par Malpensa 2000. Le 12 octobre 2001, *Legambiente onlus* (organisation non lucrative d'utilité sociale – *onlus*) porta plainte auprès du parquet de Busto Arsizio pour violation par la SEA de la loi concernant la sauvegarde de la santé des citoyens vivant à proximité de l'aéroport Malpensa. Le 10 août 2000, UNI.CO.MAL (Union Comités Zone de Malpensa pour la sauvegarde de la santé et de l'environnement – *Unione Comitati Comprensorio Malpensa per la tutela della salute e dell'ambiente)* porta plainte auprès du parquet de Busto Arsizio parce que les constructions dans l'aéroport présentaient des caractéristiques typologiques supérieures à celles autorisées par le PRGA de Malpensa approuvé par décision du ministère des Transports DM n° 903 du 13 décembre 1987.

Le requérant allègue qu'en 2003, un hangar pour la maintenance et la réparation des avions a été construit à 140 mètres d'un village.

Il estime que ce hangar n'était pas prévu par le PRGA de 1986 et qu'il a été construit sans procédure de VIA.

Le 22 mai 2003, la commune de Somma Lombardo déposa un recours devant le tribunal administratif régional (TAR) de Lombardie afin d'obtenir l'annulation de cette modification au PRGA. Ce recours fut transféré au TAR de Rome le 19 juin 2003.

Par quatre jugements du 22 janvier 2004, le TAR de Rome rejeta quatre recours introduits par les collectivités locales visant à l'annulation du décret concernant le transfert des vols de Linate à Malpensa et d'autres actes administratifs concernant l'aéroport de Malpensa.

B. Le droit interne pertinent

L'article 700 du code de procédure civile prévoit que toute personne qui a des raisons fondées de craindre que, pendant le temps nécessaire pour faire valoir son droit selon les voies de procédure ordinaire, ce droit serait menacé par un préjudice imminent et irréparable, peut demander au juge compétent des mesures d'urgence permettant d'assurer provisoirement, selon les circonstances, les effets de la décision sur le fond.

L'article 2043 du code civil énonce le principe *« neminem laedere* », c'est-à-dire le devoir général de ne pas causer de dommage à autrui. Quiconque allègue avoir subi un dommage en violation de ce principe peut engager une action en responsabilité.

L'article 2 de la loi 1034 de 1971 prévoit que toute personne qui a des raisons fondées de craindre que son droit est menacé par un dommage imminent et irréparable découlant de l'exécution de l'acte administratif attaqué ou du comportement de l'administration, peut demander au tribunal

administratif de prendre des mesures d'urgence visant à assurer provisoirement, et selon les circonstances, les effets de la décision sur le fond.

GRIEFS

1. Invoquant l'article 8 de la Convention, le requérant se plaint de l'augmentation de la pollution acoustique et atmosphérique dans son village, provoquée par les avions utilisant l'aéroport Malpensa 2000.

En particulier, il estime que depuis l'installation de l'aéroport, ses habitudes de vie ont changé, et il tient le Gouvernement italien pour responsable de cela, celui-ci n'ayant pas mis en place des mesures appropriées afin d'assurer le respect des droits garantis par l'article 8 de la Convention.

Le requérant allègue que le bruit des avions, de jour comme de nuit, dépasse la limite de décibels prévue par la loi italienne, et ne lui permet pas de dormir comme avant. Durant la nuit, son sommeil est perturbé par le bruit des avions-cargos dont l'intensité sonore affecte à la longue sa santé. Il rapporte que selon le décret du Premier Ministre du 14 novembre 1991, le bruit émis par une source sonore ne doit pas dépasser 5 décibels de jour et 3 décibels de nuit. Le requérant ajoute qu'un monitorage du 26 juillet 2000, commissionné par la municipalité de Golasecca, relevait que le niveau du bruit, de jour comme de nuit, dépassait le niveau de décibels prévu par la loi.

Le requérant considère que l'évaluation de l'impact environnemental (*valutazione di impatto ambientale* – VIA) prévue par les lois italiennes et communautaires n'a pas été effectuée. Une VIA négative sur les déplacements des vols à Malpensa 2000 a été faite par le ministère de l'Environnement le 25 novembre 1999. Il estime que le décret du Premier Ministre du 13 décembre 1999, qui a prévu le déplacement des vols de plusieurs aéroports italiens vers l'aéroport Malpensa 2000 sans l'autorisation du Parlement Italien, n'a pas pris en considération la VIA du 25 novembre 1999 susmentionnée.

En ce qui concerne la pollution atmosphérique, le requérant affirme qu'il ressort des relevés du Parc Lombard du Tessin que le seuil critique de certains polluants atmosphériques est dépassé.

Il voit dans toutes ces conséquences une violation de l'article 8 de la Convention.

2. Invoquant l'article 3 de la Convention, le requérant estime que les souffrances provoquées par le bruit et la pollution atmosphérique constituent un traitement dégradant pour les habitants du territoire limitrophe à l'aéroport.

3. Le requérant invoque la violation de l'article 13 de la Convention en ce qui concerne l'inefficacité des recours internes. En particulier, il se plaint de ce que les recours qu'il a présentés ont été classés.

EN DROIT

1. Le requérant estime que les souffrances provoquées par le bruit et la pollution atmosphérique constituent un traitement dégradant au sens de l'article 3 de la Convention, lequel énonce :

> « Nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements inhumains ou dégradants. »

La Cour observe, tout d'abord, que les parties n'ont pas présenté d'observations quant au grief tiré de l'article 3 de la Convention, grief que le requérant n'a pas étayé.

Elle observe ensuite que le requérant se plaint en substance de l'atteinte à sa vie privée et familiale résultant de la non-adoption de la part de l'Etat des mesures nécessaires pour remédier au bruit et à la pollution atmosphérique provoqués par l'aéroport de Malpensa 2000.

La Cour estime que ces griefs doivent être examinés uniquement sous l'angle de l'article 8 de la Convention.

2. Le requérant se plaint d'une violation de l'article 8 de la Convention. La disposition invoquée se lit comme suit:

> « 1. Toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance.
>
> 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, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé ou de la morale, ou à la protection des droits et libertés d'autrui. »

Sur les exceptions du Gouvernement

Tout d'abord, le Gouvernement soulève une exception de non-épuisement des voies de recours internes, au motif que le requérant n'a pas attaqué les actes administratifs concernant le transfert des vols de Linate à Malpensa devant le tribunal administratif compétent. Selon le Gouvernement, le requérant aurait pu formuler, dans un recours devant le tribunal administratif, une demande de mesure d'urgence au sens de l'article 21 de la loi n° 1034 de 1971 telle que modifiée par la loi n° 205 de 2000, ce qui aurait permis aux juges de suspendre les actes administratifs

litigieux et de nommer un commissaire (*commissario ad acta)* dans l'attente de la décision sur le fond.

Ce recours aurait ainsi permis d'obtenir les mêmes effets que le recours prévu par l'article 700 du code de procédure civile.

Le Gouvernement note que certaines collectivités locales ont fait usage de ces voies de recours devant les juridictions administratives. Selon le Gouvernement, le fait que lesdits recours soient introduits par les collectivités locales ne dispense pas le requérant de l'obligation d'épuiser à son tour les voies de recours internes. En fait, le requérant aurait pu, dès la création de l'aéroport, attaquer tous les actes administratifs devant le tribunal administratif.

A cet égard, le Gouvernement se réfère à quatre jugements du TAR de Rome rendus en 2004, qui ne sont pas définitifs, rejetant quatre recours introduits par les collectivités locales visant à l'annulation de plusieurs actes administratifs concernant l'aéroport de Malpensa.

De plus, le Gouvernement remarque que les collectivités locales et le comité UNI.CO.MAL ont saisi les juridictions pénales. Or, selon le Gouvernement, les particularités du droit pénal, telles que la définition des infractions, l'importance de l'élément moral de celles-ci et le caractère strictement personnel de la responsabilité, font que la voie pénale n'est pas toujours apte à répondre aux exigences individuelles de protection des droits subjectifs ou des intérêts légitimes. En effet, tout ce qui peut constituer une irrégularité dans l'adoption d'une mesure administrative, ou toute violation d'un droit individuel, n'est pas forcément constitutif d'une infraction pénale, et ce, même lorsque le fait reproché, dans sa seule matérialité objective – mais à défaut de l'élément subjectif de culpabilité –, correspond à une infraction. De ce fait, les plaintes déposées par les collectivités locales ne sauraient pallier le non-épuisement des voies de recours ouvertes en droit administratif.

En deuxième lieu, le Gouvernement soulève une exception tirée du non-respect du délai de six mois. Il soutient que la requête est tardive dans la mesure où elle a été introduite plus de six mois après l'inauguration de l'aéroport de Malpensa (1998) et au plus tard, plus de six mois après la date d'adoption du décret du ministère des Transports du 3 mars 2000.

Le requérant s'oppose à la thèse du Gouvernement.

Il expose tout d'abord que durant une grande partie de la journée, les intervalles de temps entre les décollages sont inférieurs à une minute, occasionnant un bruit continuel, gênant. Le requérant n'arrive plus à s'endormir vers 22 heures, comme il avait l'habitude de le faire avant, car il doit attendre que le trafic aérien se réduise. Durant la nuit, son sommeil est perturbé, voire empêché, par les décollages des avions-cargos qui survolent les lieux habités à basse altitude. Le manque de sommeil provoque chez lui un état d'agitation, d'anxiété, des maux de tête et des étourdissements.

Pendant la journée, le bruit des avions empêche le requérant de se relaxer après le déjeuner. Il doit fermer les fenêtres même en été. Les conversations téléphoniques et en famille doivent être interrompues dans l'attente du passage de l'avion. Il n'arrive plus à effectuer un travail intellectuel et à lire avec concentration, à regarder la télévision et à écouter la radio, parce qu'il est distrait par le bruit des avions.

Le requérant trouve que depuis l'installation de l'aéroport Malpensa 2000, la pollution atmosphérique s'est aggravée.

Il soutient que le phénomène de pollution atmosphérique se traduit notamment par le dépôt d'une patine noire huileuse, visible sur les surfaces imperméables, sur les fruits et les légumes. La stagnation des polluants est due à la particularité climatique du territoire avoisinant l'aéroport. Il signale que les vents sont faibles, qu'ils soufflent à la vitesse de 0,5 mètre par seconde. Partant, les polluants restent longtemps en suspension dans l'atmosphère et, au fil des variations thermiques, se répandent sur le sol, exerçant ainsi une action nocive sur la végétation.

Le requérant affirme qu'il possédait un rucher depuis 25 ans, qui produisait jusqu'à 600 kilogrammes de miel par année. Il a dû cesser cette production afin de ne pas produire de miel pollué. Il affirme que depuis qu'il n'a plus d'abeilles, la production de son verger s'est réduite. Il craint que la consommation des légumes de son jardin puisse provoquer des problèmes de santé.

S'agissant de l'exception de non-épuisement soulevée par le Gouvernement, le requérant affirme, en premier lieu, que les collectivités locales ont introduit devant le tribunal administratif compétent plusieurs recours, qui sont pendants depuis quatre ans devant cette juridiction. Il soutient que ces recours portent sur les mêmes griefs que ceux qui ont été soulevés devant la Cour. De plus, il fait valoir que s'agissant du dernier recours déposé devant le tribunal administratif pour l'annulation de la modification au PRGA de 1986, le tribunal aurait rejeté la demande de mesure d'urgence et autorisé la construction du hangar. Quant aux plaintes pénales, le requérant observe qu'elles ont été classées sans suite.

Le requérant soutient enfin ne disposer d'aucun autre recours efficace aux fins d'obtenir la protection garantie par l'article 8 de la Convention et estime dès lors avoir épuisé les voies de recours internes au sens de l'article 35 § 1 de la Convention.

La Cour rappelle qu'aux termes de l'article 35 § 1 de la Convention, elle ne peut être saisie qu'après épuisement des voies de recours internes. Tout requérant doit avoir donné aux juridictions internes l'occasion que l'article 35 § 1 a pour finalité de ménager en principe aux Etats contractants : éviter ou redresser les violations alléguées contre lui. Ainsi, le grief dont on entend saisir la Cour doit d'abord être soulevé, au moins en substance, dans les formes et délais prescrits par le droit interne, devant les juridictions nationales appropriées (*Cardot c. France*, arrêt du 19 mars

1991, série A n° 200, p.19, § 36). La Cour souligne toutefois qu'elle doit appliquer cette règle en tenant dûment compte du contexte. Elle a ainsi reconnu que l'article 35 doit s'appliquer avec une certaine souplesse et sans formalisme excessif (voir, entre autres, *Ankerl c. Suisse*, arrêt du 23 octobre 1996, *Recueil* 1996-V, p. 1565, § 34).

Les dispositions de cet article ne prescrivent l'épuisement que des recours à la fois relatifs aux violations incriminées, disponibles et adéquats. Ils doivent exister à un degré suffisant de certitude non seulement en théorie mais aussi en pratique, sans quoi leur manquent l'effectivité et l'accessibilité voulues ; il incombe au Gouvernement excipant du non-épuisement de convaincre la Cour que le recours était effectif et disponible tant en théorie qu'en pratique à l'époque des faits, c'est-à-dire qu'il était accessible, était susceptible d'offrir au requérant le redressement de ses griefs et présentait des perspectives raisonnables de succès (*Akdivar et autres c. Turquie*, arrêt du 16 septembre 1996, *Recueil* 1996-IV, p. 1210, § 66 ; *Dalia c. France*, arrêt du 19 février 1998, *Recueil* 1998-I, pp. 87-88, § 38). De plus, selon les « principes de droit international généralement reconnus », certaines circonstances particulières peuvent dispenser le requérant de l'obligation d'épuiser les recours internes qui s'offrent à lui (*Van Oosterwijck c. Belgique*, arrêt du 6 novembre 1980, série A n° 40, pp. 18-19, §§ 36-40 ; *Akdivar et autres c. Turquie*, précité, p. 1211, § 69). Ainsi, est dispensée d'exercer un recours interne toute personne qui établit qu'en vertu de la jurisprudence, ce recours est voué à l'échec. Cependant, c'est au requérant qu'il revient d'établir que le recours évoqué par le Gouvernement a en fait été employé ou bien, pour une raison quelconque, n'était ni adéquat ni effectif compte tenu des faits de la cause ou encore que certaines circonstances particulières le dispensaient de cette obligation (*Akdivar et autres c. Turquie*, précité, p. 1211, § 68).

La Cour note, tout d'abord, que le requérant n'a pas soulevé les griefs relatifs à l'article 8 de la Convention devant les juridictions internes, se bornant à déposer des plaintes pénales, de sorte qu'il n'a pas donné l'occasion aux juridictions internes de se prononcer sur la violation de ses droits individuels.

Or, dans le cas d'espèce, la Cour observe que les collectivités locales ont introduit plusieurs recours devant le tribunal administratif afin d'obtenir l'annulation du décret du ministère des Transports du 3 mars 2000, qui prévoyait le transfert des vols de Linate à Malpensa, et l'annulation de plusieurs actes administratifs concernant l'aéroport. Les collectivités locales alléguaient la non-conformité de ces actes avec le droit interne. Quatre de ces recours ont été rejetés le 24 janvier 2001 par le TAR de Rome, toutefois ces jugements ne sont pas définitifs.

La Cour estime que les recours des collectivités locales – tout en étant utiles pour éliminer la cause de la violation dénoncée en cas de succès desdits recours – ne visaient pas à faire valoir les droits individuels du

requérant garantis par l'article 8 de la Convention. Le rejet, non définitif, de ces recours ne saurait préjuger de l'issue favorable d'éventuels recours que le requérant aurait pu introduire devant le juge administratif ou ordinaire.

En tout état de cause, la Cour relève que le requérant n'a pas introduit de demandes de mesures d'urgence au sens de l'article 700 du code de procédure civile ou de l'article 21 de la loi n° 1034 de 1971. Elle rappelle que, selon sa jurisprudence, une demande de mesure d'urgence adressée au juge civil au sens de l'article 700 du code de procédure civile constitue la voie de recours privilégiée en droit italien pour se plaindre d'atteintes à la vie privée et familiale et au domicile découlant, entre autres, d'activités industrielles prétendument polluantes (*Guerra et autres c. Italie*, n° 14967/89, décision de la Commission, du 6 juillet 1995 ; *Pagliccia et autres c. Italie*, n° 35392/97, déc. du 7 septembre 2000 ; *Dati c. Italie,* n° 31118/96, déc. du 22 janvier 2002 ; *Vitiello c. Italie*, n° 6870/03, déc. du 18 septembre 2003). En renonçant à se prévaloir de cette procédure, le requérant s'est privé de l'accès à la voie privilégiée, qui aurait été de nature à protéger ses droits garantis par l'article 8 de la Convention suite aux nuisances dénoncées.

Ne décelant aucune circonstance de nature à décider différemment dans le cas d'espèce, la Cour considère que ce grief doit être rejeté pour non-épuisement des voies de recours internes, en application de l'article 35 §§ 1 et 4 de la Convention.

3. Le requérant se plaint de ne pas disposer de recours efficaces afin d'obtenir la réparation des dommages provoqués par Malpensa en violation de l'article 13 de la Convention, lequel énonce :

> « Toute personne dont les droits et libertés reconnus dans la (...) 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. »

La Cour rappelle tout d'abord que l'article 13 exige un « recours interne habilitant à examiner le contenu d'un « grief défendable » fondé sur la Convention et à offrir le redressement approprié » (voir, parmi d'autres, *Kudla c. Pologne* , arrêt du 26 octobre 2000, [GC], n° 30210/96, §157, CEDH 2000-XI). La Cour note ensuite qu'elle vient de constater que le requérant avait à sa disposition des voies de recours internes efficaces pour faire valoir ses droits. Partant, eu égard à sa conclusion quant aux articles 3 et 8 de la Convention, la Cour estime que le grief tiré de l'article 13 ne saurait passer pour défendable. Il s'ensuit que ce grief est manifestement mal fondé et doit, en conséquence, être rejeté en application de l'article 35 §§ 3 et 4 de la Convention.

Par ces motifs, la Cour, à l'unanimité,

Déclare la requête irrecevable.

Søren NIELSEN
Greffier

Christos ROZAKIS
Président