

Communiqué du Greffier

ARRÊT DE GRANDE CHAMBRE DANS L'AFFAIRE
HATTON ET AUTRES c. ROYAUME-UNI

La Cour européenne des Droits de l'Homme a prononcé aujourd'hui en audience publique son arrêt dans l'affaire *Hatton et autres c. Royaume-Uni* (requête n° 36022/97). La Cour conclut :

- par douze voix contre cinq, à la **non-violation de l'article 8** (droit au respect de la vie privée et familiale et du domicile) de la Convention européenne des Droits de l'Homme ; et
- par seize voix contre une, à la **violation de l'article 13** (droit à un recours effectif) de la Convention.

La Cour dit, par quinze voix contre deux, que le constat de violation représente en soi une satisfaction équitable suffisante pour tout dommage subi par les requérants. A l'unanimité, elle alloue aux requérants 50 000 euros pour frais et dépens.

1. Principaux faits

Les huit requérants, tous des ressortissants britanniques, résident ou ont résidé dans les environs de l'aéroport de Heathrow, Londres. Il s'agit de Ruth Hatton, née en 1963 et domiciliée à East Sheen ; Peter Thake, né en 1965 et résidant à Hounslow ; John Hartley, né en 1948 et habitant à Richmond ; Philippa Edmunds, née en 1954 et domiciliée à East Twickenham ; John Cavalla, né en 1925 et ayant vécu de 1970 à 1996 à Isleworth ; Jeffray Thomas, né en 1928 et domicilié à Kew ; Richard Bird, né en 1933 et résidant à Windsor, et Tony Anderson, né en 1932 et domicilié à Touchen End.

Jusqu'en octobre 1993, le bruit occasionné par les vols de nuit à Heathrow était limité par des restrictions au nombre total de décollages et d'atterrissages, mais après cette date, les émissions sonores furent réglementées par un système de quotas de bruit, en vertu duquel chaque type d'aéronef se voyait attribuer un « chiffre de quota » (« *Quota Count* » – QC) ; plus l'appareil était bruyant et plus son chiffre de quota était important. Ce système permettait aux compagnies aériennes de choisir quels avions – silencieux ou bruyants – faire voler, dans les limites du quota de bruit. Selon le nouveau système, les restrictions étaient strictement appliquées entre 23 h 30 et 6 heures, avec une tolérance plus grande de 23 heures à 23 h 30 et de 6 à 7 heures.

A la suite d'un contrôle juridictionnel sollicité par plusieurs collectivités locales concernées, le système fut jugé contraire à une disposition légale, qui exigeait de fixer un nombre précis d'aéronefs, et non un quota de bruit. En conséquence, le gouvernement décida de maintenir le système en y ajoutant un nombre maximum global de mouvements d'appareils autorisés durant la nuit. Un deuxième contrôle juridictionnel aboutit au constat que la consultation organisée par le gouvernement sur le système en cause avait été menée de façon illégale et,

en mars et juin 1995, le gouvernement publia de nouveaux documents de consultation. Le 16 août 1995, le ministre des Transports annonça que les détails du nouveau système demeurerait tels qu'ils avaient été précédemment définis. Les collectivités locales contestèrent en vain cette décision.

2. Procédure et composition de la Cour

La requête a été introduite devant la Commission européenne des Droits de l'Homme le 6 mai 1997 et transmise à la Cour le 1^{er} novembre 1998. Elle a été déclarée recevable le 16 mai 2000.

Dans l'arrêt de chambre qu'elle a rendu en l'espèce le 2 octobre 2001, la Cour concluait, par cinq voix contre deux, à la violation de l'article 8 de la Convention et, par six voix contre une, à la violation de l'article 13, et décidait, au titre de l'article 41 (satisfaction équitable), d'allouer la somme de 4 000 livres sterling (GBP) à chacun des requérants pour préjudice moral, ainsi qu'une somme globale de 70 000 GBP pour frais et dépens.

Le 19 décembre 2001, le Gouvernement a demandé le renvoi de l'affaire devant la Grande Chambre¹. Le 27 mars 2002, le collège de la Grande Chambre a fait droit à cette demande. Une audience a eu lieu le 13 novembre 2002.

L'arrêt a été rendu par une Grande Chambre de 17 juges, ainsi composée

Luzius **Wildhaber** (Suisse), *président*,
Jean-Paul **Costa** (Français),
Georg **Ress** (Allemand),
Giovanni **Bonello** (Maltais),
Elisabeth **Palm** (Suédoise),
Ireneu **Cabral Barreto** (Portugais),
Riza **Türmen** (Turc)
Viera **Strážnická** (Slovaque),
Volodymyr **Butkevych** (Ukrainien),
Boštjan **Zupančič** (Slovène),
Nina **Vajić** (Croate),
Snejana **Botoucharova** (Bulgare),
Anatoli **Kovler** (Russe),
Vladimiro **Zagrebelsky** (Italie),
Elisabeth **Steiner** (Autrichienne),
Stanislav **Pavlovski** (Moldave), *juges*,
Sir Brian Kerr, *juge ad hoc*,

et Paul **Mahoney**, *greffier*.

¹ L'article 43 de la Convention européenne des Droits de l'Homme prévoit que, dans un délai de trois mois à compter de la date de l'arrêt d'une chambre, toute partie à l'affaire peut, dans des cas exceptionnels, demander le renvoi de l'affaire devant la Grande Chambre (17 membres) de la Cour. En pareille hypothèse, un collège de cinq juges examine si l'affaire soulève une question grave relative à l'interprétation ou à l'application de la Convention ou de ses Protocoles ou encore une question grave de caractère général. Si tel est le cas, la Grande Chambre statue par un arrêt définitif. Si tel n'est pas le cas, le collège rejette la demande et l'arrêt devient définitif. Autrement, les arrêts de chambre deviennent définitifs à l'expiration dudit délai de trois mois ou si les parties déclarent qu'elles ne demanderont pas le renvoi de l'affaire devant la Grande Chambre.

3. Résumé de l'arrêt²

Griefs

Les requérants affirmaient que la politique du gouvernement en matière de vols de nuit à l'aéroport de Heathrow emportait violation de leurs droits garantis par l'article 8 de la Convention. Ils se plaignaient en outre de ce que, contrairement aux exigences de l'article 13 de la Convention, ils n'avaient pas disposé d'un recours interne effectif pour faire valoir ce grief.

Décision de la Cour

Article 8 de la Convention

Dans l'exercice de sa fonction de contrôle, la Cour est appelée à trancher la question de savoir si la mise en œuvre de la politique de 1993 en matière de vols de nuit à l'aéroport de Heathrow a ménagé un juste équilibre entre les intérêts des personnes qui pâtissent du bruit nocturne et ceux, concurrents, de la société dans son ensemble. Le second paragraphe de l'article 8 autorise des restrictions au droit au respect de la vie privée et familiale qui sont nécessaires au bien-être économique du pays et à la protection des droits et libertés d'autrui. Il était donc légitime pour l'Etat de prendre en compte les intérêts économiques des compagnies aériennes et autres entreprises et ceux du pays dans son ensemble.

Dans les affaires antérieures où des problèmes environnementaux ont amené la Cour à conclure à des violations de la Convention, les autorités nationales n'avaient pas observé certains aspects du droit interne. En espèce, toutefois, la politique en matière de vols de nuit a été jugée compatible avec le droit interne. La protection de l'environnement doit être prise en compte par les Etats lorsqu'ils agissent dans le cadre de leur marge d'appréciation et par la Cour lorsqu'elle examine la question du dépassement ou non de cette marge, mais il ne serait pas indiqué que la Cour adopte en la matière une démarche particulière tenant à un statut spécial qui serait accordé aux droits *environnementaux* de l'homme.

La Cour constate que l'introduction du plan de 1993 était une mesure générale, et non une mesure de caractère individuel visant les requérants en particulier. Il y a donc lieu de laisser à l'Etat un choix plus large quant aux moyens à employer pour remplir l'obligation qui lui incombe en vertu de l'article 8 de prendre dûment en considération les intérêts particuliers concernés. La Cour relève les difficultés auxquelles elle se trouve confrontée pour établir si le niveau général de bruit durant la nuit a en fait augmenté à la suite de l'introduction du plan de 1993. Elle n'est pas en mesure de se prononcer fermement sur ce point. Toutefois, rien n'indique, selon elle, que la décision des autorités d'introduire un régime fondé sur un système de chiffres de quota soit par elle-même incompatible avec l'article 8.

Quant aux intérêts économiques faisant contrepoids à l'opportunité de restreindre ou de supprimer les vols de nuit, la Cour juge raisonnable de présumer que ces vols contribuent, du moins dans une certaine mesure, à l'économie générale. On peut déduire des études relatives à l'intérêt économique des vols de nuit commandées par le gouvernement qu'il existe un lien entre les liaisons aériennes en général et les vols de nuit, et on peut aisément admettre

2. Rédigé par le greffe, ce résumé ne lie pas la Cour.

l'intérêt économique qu'il y a à maintenir un plein service entre Londres et des pays lointains. Par ailleurs, il est difficile de faire le départ entre les intérêts de l'industrie aérienne et les intérêts économiques du pays dans son ensemble. Cela dit, la liberté d'exploitation des compagnies aériennes fait l'objet d'importantes limitations, telles celles frappant les vols de nuit à Heathrow. Le plan de 1993 a fait ultérieurement l'objet de modifications, certaines constitutives de nouvelles restrictions pour les compagnies.

Pour apprécier si l'Etat a ménagé ou non un juste équilibre, il y a lieu de prendre aussi en considération les mesures mises en place pour atténuer les effets du bruit généré par les aéronefs d'une manière générale. Les requérants ne contestent pas que le bruit nocturne n'a pas d'incidence négative sur les prix de l'immobilier dans les lieux où ils résident. Etant donné que seules un nombre restreint de personnes (2 à 3 %, selon l'étude de 1992 sur le sommeil) pâtissent du plan, le fait qu'elles peuvent déménager sans subir de perte financière est un élément de poids dans l'appréciation du caractère globalement raisonnable du plan en question.

Quant aux aspects procéduraux de l'affaire, les autorités britanniques contrôlent en permanence l'adéquation des mesures et le plan de 1993 fut précédé d'une série d'enquêtes et d'études dont les premières remontent à 1962. Les mesures introduites par ce plan furent portées à la connaissance du public par le biais d'un document de consultation publié en 1995. Les requérants ont eu la faculté de formuler toutes observations qu'ils jugeaient à propos et si leurs commentaires n'avaient pas été pris en compte, ils auraient pu contester les décisions ultérieures.

Dès lors, la Cour estime que les autorités n'ont pas dépassé leur marge d'appréciation dans la recherche d'un juste équilibre. Partant, elle conclut qu'il n'y a pas eu violation de l'article 8 de la Convention.

Article 13

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 garantis par la Convention. Il est clair, comme l'a relevé la chambre, 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 à l'époque, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de la loi de 1998 sur les droits de l'homme (*Human Rights Act 1998*), si l'augmentation des vols de nuit censée être résultée 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. Partant, la Cour conclut qu'il y a eu violation de l'article 13 de la Convention.

Les juges Costa, Ress, Türmen, Zupančič et Steiner ont exprimé une opinion dissidente commune, et Sir Brian Kerr une opinion dissidente. Le texte de ces opinions se trouve annexé à l'arrêt.

Les arrêts de la Cour sont disponibles sur son site Internet (<http://www.echr.coe.int>).

Greffe de la Cour européenne des Droits de l'Homme

F – 67075 Strasbourg Cedex

Contacts : Roderick Liddell (téléphone : +00 33 (0)3 88 41 24 92)

Joanna Reynell (téléphone : +00 33 (0)3 90 21 42 15)

Stéphanie Klein (téléphone : +00 33 (0)3 88 41 21 54)

Télécopieur : +00 33 (0)3 88 41 27 91

La Cour européenne des Droits de l'Homme a été créée en 1959 à Strasbourg pour connaître des allégations de violation de la Convention européenne des Droits de l'Homme de 1950. Le 1^{er} novembre 1998 elle est devenue permanente, mettant fin au système initial où deux organes fonctionnant à temps partiel, la Commission et la Cour européennes des Droits de l'Homme, examinaient successivement les affaires.