



Vols de nuit : violation des droits de l'homme

des droits de l'homme (CEDH) de Strasbourg vient de rendre un arrêt sur plainte de riverains de l'aéroport londonien de Heathrow contre l'accroissement des vols de nuit. La Grande-Bretagne a été condamnée le 2 octobre 2001 pour violation du "droit au respect de la vie privée, familiale et du domicile" (article 8 de la Convention européenne

des droit de l'homme). La Grande- Bretagne ayant fait appel le jugement n'est pas définitif.

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 décibels, qui attribuait à chaque type d'aéronef un « compte décibels » ; plus l'appareil était bruyant, plus ce compte était élevé. Ce système permettait aux compagnies aériennes de choisir entre un grand nombre d'aéronefs silencieux et moins d'avions plus bruyants, dans les limites de leur quota de décibels. Selon le nouveau système, les contrôles étaient strictement appliqués 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. Auparavant des contrôles stricts étaient appliqués pendant une période plus longue.

A la suite d'un contrôle juridictionnel demandé par plusieurs autorités locales concernées, le système fut jugé contraire à l'article 78 § 3 de la loi de 1982 sur l'aviation civile (Civil Aviation Act 1982), qui exigeait de définir un nombre précis d'aéronefs, et non un quota de décibels. En conséquence, le gouvernement limita les mouvements nocturnes d'avions. Un deuxième contrôle juridictionnel permit de constater que la consultation organisée par le gouvernement sur ce système avait été menée de façon illégale et, en mars et juin 1995, le gouvernement émit de nouveaux documents de consultation. Le 16 août 1995, le ministre des Transports déclara que les détails du nouveau

système demeureraient tels qu'ils avaient précédemment été définis. La décision fut contestée en vain par les autorités locales.

Les huit requérants, tous ressortissants britanniques, résident ou ont résidé dans les environs de l'aéroport d'Heathrow (Londres). Ils se plaignent, entre autres, qu'à la suite de l'introduction en 1993 du nouveau système, le bruit afférent aux vols de nuit a augmenté, particulièrement au petit matin, ce qui porte atteinte à leur droit au respect de leur vie privée et familiale et de leur domicile, garanti par l'article 8 de la Convention.

Ils soutiennent par ailleurs que le contrôle juridictionnel ne constitue pas un recours effectif au sens de l'article 13, car il ne permet pas d'examiner au fond les décisions des autorités publiques et représente un coût prohibitif pour les particuliers.

Décision de la Cour

Article 8 de la Convention

La Cour prend note du fait que le Gouvernement a reconnu que globalement, le niveau sonore a augmenté pendant les heures où s'appliquent les quotas institués en 1993 (soit de 23 h 30 à 6 heures). La Cour observe également que l'aéroport de Heathrow et les avions qui utilisent ses installations ne sont pas possédés, contrôlés ou exploités par le Gouvernement ou par une quelconque agence gouvernementale ; dès lors, on ne saurait considérer qu'il y a eu « ingérence » du Royaume-Uni dans la vie privée ou familiale des requérants.

Cependant, l'État a l'obligation positive d'adopter des mesures raisonnables et appropriées pour protéger les droits reconnus aux requérants par l'article 8 et de ménager un juste équilibre entre les intérêts concurrents des individus et de la société dans son ensemble. Dans le domaine particulièrement sensible de la protection de l'environnement, il ne suffit pas d'invoquer le bien-être économique du pays pour prévaloir sur les droits d'autrui. Les États doivent faire leur possible pour



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.

réduire au maximum les ingérences dans l'exercice de ces droits, en essayant de trouver d'autres solutions et en cherchant en règle générale à atteindre leurs buts de la manière la plus respectueuse des droits de l'homme. A cette fin, tout projet doit être précédé d'une étude approfondie et exhaustive visant à trouver la meilleure solution possible qui parviendrait effectivement à ménager le juste équilibre requis.

La Cour constate que s'il est pour le moins probable que les vols de nuit apportent une certaine contribution à l'économie nationale, la portée de cette contribution n'a jamais fait l'objet d'une appréciation critique, que ce soit par le Gouvernement directement ou par le biais d'une étude indépendante dont il aurait été le commanditaire.

Quant aux effets de l'augmentation des vols de nuit sur les requérants, la Cour relève que lors de la mise en place du système de 1993, seules des recherches limitées ont été effectuées sur la nature des perturbations du sommeil et la prévention.

S'agissant d'examiner si les mesures visant à protéger les droits des requérants au regard de l'article 8 étaient adéquates, la Cour relève que le système institué en 1993 représente un progrès par rapport aux propositions qui figuraient dans le document de consultation qui l'a immédiatement précédé. En outre, à la suite des recours présentés par la voie du contrôle judiciaire contre ce système, le Gouvernement a accepté de fixer un nombre global maximum de décollages et d'atterrissages,

et a rejeté les demandes visant à obtenir des quotas élevés et à lever à une heure plus matinale les restrictions imposées pour les vols de nuit. Toutefois, la Cour refuse de considérer ces modestes avancées visant à limiter les émissions sonores pendant la nuit comme les « mesures nécessaires » pour protéger les droits des requérants.

En conclusion, la Cour estime qu'en appliquant le système de 1993, l'État 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.

Si le jugement est confirmé en appel, les huit plaignants recevront 4 000 livres Sterling chacun et un total de 70 000 livres pour les frais de justice.

Cour européenne des Droits de l'Homme Hatton et autres c. Royaume-Uni (requête n° 36022/97)

Activités aéroportuaires, aménagement du territoire durable

Actes du colloque du 7 février 2001 à l'Assemblée nationale

La croissance du transport aérien est devenue un fait incontournable. Les plates formes aéroportuaires et le ciel mondial sont de plus en plus surchargés et les études montrent que nous ne sommes qu'au début de ce développement.

Celui-ci répond tant à un besoin économique qu'au besoin inhérent à l'homme de se déplacer. Cependant un aéroport, c'est aussi une structure importante, des retombées économiques fortes, des aménagements nouveaux, mais aussi des sources de pollution et de détérioration de l'environnement.

C'est maintenant que nous devons résoudre l'équation suivante : comment concilier développement aéroportuaire, aménagement du territoire et préservation de notre environnement ?

En présence de Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et des principaux acteurs concernés, les premières rencontres parlementaires sur le transport aérien, intitulées : "Activités aéroportuaires, aménagement du territoire et développement durable", ont permis à chacun de s'exprimer, mais aussi de faire avancer la réflexion sur les moyens à mettre en œuvre afin de concilier des enjeux parfois contradictoires.

203 pages, 250 F TTC

Staut & associés

26, quai Carnot

92210 Saint Cloud

Tél. : 01 49 11 39 73 – Fax : 01 49 11 39 74

