

## **La question des vols de nuit devant la Cour européenne des droits de l'homme**

### *L'envol manqué des droits environnementaux*

**Pierre-François DOCQUIR – Révisant l'arrêt rendu en octobre 2001, la Cour de Strasbourg a décidé que les nuisances sonores provoquées par les vols de nuits vers et au départ de l'aéroport de Heathrow ne constituaient pas une violation de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme. Refusant d'accorder un statut particulier aux « droits environnementaux de l'homme », l'arrêt tranche avec une jurisprudence dont la vocation naturelle est pourtant le progrès.**

Les récentes controverses autour du survol de Bruxelles et les procédures en cours concernant les vols nocturnes au départ de l'aéroport régional liégeois expliquent que l'arrêt de la Grande Chambre de la Cour européenne des droits de l'homme dans l'affaire *Hatton et autres c. Royaume-Uni* était attendu chez nous avec impatience et anxiété.

En octobre 2001, les riverains de l'aéroport de Heathrow avaient en effet obtenu, devant la Cour de Strasbourg, un arrêt reprochant au gouvernement anglais de n'avoir pas, dans l'élaboration de sa politique en matière de vols de nuit, suffisamment pris en compte leur droit au respect de leur domicile et de leur vie privée et familiale, protégé par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme. Or, cette même disposition de droit international avait par exemple permis au Tribunal de première instance de Liège, en février 2001, de constater que la Région wallonne et la Société Aéroport de Bierset n'avaient pas respecté le juste équilibre qui doit subsister entre les intérêts des riverains et les exigences du développement de l'aéroport.

Cependant, la décision de la Cour européenne des droits de l'homme devait, à la demande du gouvernement britannique, être ré-examinée par la Grande Chambre de la Cour, composée de 17 magistrats. Le verdict, qui est tombé ce 8 juillet<sup>(1)</sup>, constitue une déception pour les riverains et les défenseurs de l'environnement.

### *Atteinte au droit au respect de la vie privée et familiale*

Si la Convention européenne ne protège pas en tant que tel le droit à un environnement sain ou calme, la jurisprudence examine sous l'angle de l'article 8 la situation des personnes qui souffrent directement et gravement du bruit ou d'une autre forme de pollution. Tel était le cas des riverains de Heathrow, regroupés en association, qui se plaignaient de l'augmentation des vols nocturnes depuis la mise en œuvre, en 1993, d'une nouvelle réglementation. Bien que l'Etat ne soit pas directement responsable de ces pollutions sonores résultant de l'activité de compagnies privées, il en est néanmoins responsable devant la haute juridiction des droits de l'homme, car il lui appartient de réglementer les activités industrielles de façon à assurer le respect des droits consacrés par la Convention.

Dans le droit de la Convention européenne, cependant, les atteintes au droit à la vie privée et familiale, telles que les troubles de sommeil provoqués par les nuisances sonores, peuvent être acceptables si elles poursuivent un objectif légitime vis-à-vis duquel elles respectent un rapport de proportionnalité. Le gouvernement anglais invoquait les nécessités économiques liées à l'intérêt général du pays pour justifier la réglementation des vols de nuit.

### *Juste équilibre et marge d'appréciation*

De la sorte, la question qui se posait était de savoir si les autorités britanniques avaient respecté un « *juste équilibre* » entre le bien-être économique du pays, lié au développement de l'aéroport, et les intérêts individuels des requérants. Pareil arbitrage représente à l'évidence un exercice délicat, pour lequel la Cour reconnaît au gouvernement, qui jouit d'une légitimité démocratique directe, un large pouvoir d'appréciation dans l'orientation de sa politique économique et sociale.

### *Des exigences procédurales, mais pas de statut particulier pour les droits environnementaux*

L'examen de la Cour ne porte pas uniquement sur le fond : afin de réaliser ce « *juste équilibre* », la décision des autorités nationales doit être préparée avec soin, ce qui implique la réalisation d'enquêtes appropriées permettant la participation de tous les intérêts concurrents. C'est sur ce point que le premier jugement condamnait le Royaume-Uni, lui reprochant d'une part l'absence d'études établissant de façon convaincante l'importance économique des vols de nuit, et d'autre part le caractère incomplet des études relatives aux troubles du sommeil.

Dans son arrêt d'octobre 2001, la chambre de 7 juges affirmait en outre que, s'agissant du domaine particulièrement sensible de la protection de l'environnement, il s'imposait aux autorités de minimiser autant que possible l'atteinte aux droits individuels. Pour sa part, la Grande Chambre se refuse à accorder un statut particulier aux droits environnementaux : l'arrêt pose ainsi une limite à l'évolution de la jurisprudence qui protégeait indirectement, sous couvert de l'article 8, le droit à l'environnement.

### *L'absence de recours effectif*

Si elle juge que la réglementation britannique a ménagé un équilibre acceptable entre l'intérêt général et les droits individuels, la Cour estime – maigre consolation – que les riverains de Heathrow n'ont pas disposé d'un recours effectif devant les juridictions nationales pour contester la nouvelle réglementation aéroportuaire. A l'époque, les tribunaux anglais ne pouvaient pas vérifier si l'augmentation des vols de nuit avait ou non porté atteinte au droit au respect de la vie privée et familiale. Depuis, une loi britannique a remédié à cette lacune.

### *Les circonstances particulières de l'affaire*

Pour bien comprendre la portée de l'arrêt, il faut examiner les éléments de fait qui ont déterminé la décision de la Cour. Celle-ci s'est notamment appuyée sur la circonstance que les riverains requérants avaient pu déménager sans subir la moindre perte financière, ce qui atténuait l'atteinte au droit à la vie privée et familiale. Par ailleurs, la réglementation britannique instaurait un système de quotas et de points favorisant l'utilisation des avions les moins bruyants.

A la lumière des caractéristiques propres à chaque situation, l'article 8 de la Convention pourrait dès lors encore être utilement invoqué devant les juridictions belges en matière de nuisances sonores liées aux vols de nuit.

*Une regrettable dévalorisation de la protection de l'environnement*

Il n'en reste pas moins que l'arrêt de la Grande Chambre opère une regrettable dévalorisation de la protection de l'environnement. Il fait peu de cas de la dimension écologique et met un frein à une jurisprudence dont la vocation naturelle est pourtant le progrès. A juste titre, cinq magistrats se sont refusés à suivre la majorité de la Cour. Dans leur opinion dissidente, ils déplorent notamment que la priorité ait été accordée aux considérations économiques – alors que les allégations du gouvernement britannique relatives au bien-être économique du pays reposaient sur des rapports élaborés par l'industrie aérienne ! – au détriment tant de la protection de l'environnement que du droit au sommeil, composante essentielle du droit à la santé protégé par l'article 8 de la Convention. En l'espèce, les intérêts individuels des riverains ne rejoignent-ils pas l'intérêt commun à réduire les atteintes à l'environnement ?

(1) Cour eur. d. h., 8 juillet 2003, *Hatton & autres c. Royaume-Uni*

[pierre-francois.docquir@ulb.ac.be](mailto:pierre-francois.docquir@ulb.ac.be)  
Centre de Philosophie du Droit (U.L.B.)