


Commission économique pour l'Europe

Réunion des Parties à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement

Comité d'examen du respect des dispositions
Soixante-quatrième réunion

 Genève, 1^{er}-5 juillet 2019

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Communications émanant du public

**Conclusions et recommandations concernant
 la communication ACCC/C/2014/100 relative
 au respect des dispositions par le Royaume-Uni
 de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**

**Adoptées par le Comité d'examen du respect des dispositions
 le 12 mars 2019**

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Résumé des faits, des éléments de preuve et des aspects considérés	3
A. Cadre juridique	3
B. Faits	4
C. Recours internes et recevabilité	8
D. Questions de fond	9
III. Examen et évaluation par le Comité.....	15
IV. Conclusions	20



I. Introduction

1. Le 15 avril 2014, l'organisation non gouvernementale (ONG) High Speed 2 Action Alliance Limited, l'arrondissement londonien de Hillingdon et Charlotte Jones, membre du public (les auteurs de la communication), ont soumis au Comité d'examen du respect des dispositions de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (Convention d'Aarhus), une communication dans laquelle ils affirmaient que le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord n'avait pas respecté les obligations qui lui incombent au titre de l'article 7 en général et de l'article 7 lu avec l'article 6 (par. 3 et 4) de la Convention¹.
2. Plus précisément, les auteurs de la communication affirment que la Partie concernée ne s'est pas conformée à l'article 7 de la Convention en ce qu'elle n'a pas garanti la participation du public aux décisions que le Secrétaire d'État aux transports a publiées le 10 janvier 2012 dans le document intitulé « High Speed Rail: Investing in Britain's Future – Decisions and Next Steps » (Le train à grande vitesse : un investissement pour l'avenir de la Grande-Bretagne – Décisions et prochaines étapes), appelé « document DNS »², qu'il a présenté au Parlement et qui définit la stratégie de la Partie concernée aux fins de la promotion, de la construction et de l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire en « Y » reliant Londres aux Midlands de l'Ouest, à Manchester et à Leeds, connue sous le nom de High Speed 2³.
3. À sa quarante-cinquième réunion (29 juin-2 juillet 2014), le Comité a considéré à titre préliminaire que la communication était recevable.
4. En application du paragraphe 22 de l'annexe de la décision I/7 de la Réunion des Parties à la Convention, la communication a été portée à l'attention de la Partie concernée le 9 septembre 2014.
5. La Partie concernée a soumis sa réponse à la communication le 9 février 2015.
6. Le 17 mars 2015, les auteurs de la communication ont fait part de leurs observations sur la réponse de la Partie concernée.
7. Par une lettre datée du 20 mai 2015, le Comité a demandé aux auteurs de la communication si l'arrondissement londonien de Hillingdon était un membre du public ; ils ont répondu le 4 juin 2015.
8. À sa quarante-neuvième réunion (Genève, 30 juin-3 juillet 2015), le Comité a estimé que l'arrondissement londonien de Hillingdon ne faisait pas partie du « public » aux sens de l'article 15 de la Convention et n'avait dès lors pas la qualité requise pour lui présenter une communication en vertu du paragraphe 18 de l'annexe de la décision I/7 de la Réunion des Parties. Il a cependant confirmé de nouveau à titre préliminaire la recevabilité de la communication en ce qui concerne les deux autres auteurs.
9. Le 29 août 2015, une observatrice, M^{me} Boman-Behram, a soumis une déclaration au Comité pour examen.
10. Par un courrier électronique daté du 29 septembre 2015, la Partie concernée a demandé que la date de l'audition d'examen de la communication soit reportée à 2016. Le 30 septembre 2015, l'auteur de la communication a fait part de ses observations sur cette demande. La Partie concernée a répondu par une lettre datée du 2 octobre 2015 et l'auteur de la communication a répondu à son tour par une lettre en date du 4 octobre 2015.

¹ Le texte de la communication et la documentation fournie par l'auteur de ladite communication, la Partie concernée et le secrétariat peuvent être consultés à l'adresse : www.unece.org/environmental-policy/conventions/public-participation/aarhus-convention/tfwg/envppcc/envppcccom/acccc2014100-united-kingdom.html.

² Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 1.

³ Communication, par. 1 et 4.

11. À sa cinquantième réunion (Genève, 6-9 octobre 2015), après avoir pris en compte les vues des deux parties, le Comité a accepté de tenir l'audition d'examen au fond de la communication à sa cinquante-deuxième réunion (Genève, 8-11 mars 2016).
12. Le 25 février 2016, la Partie concernée a communiqué des informations complémentaires, accompagnées d'une liste d'annexes.
13. Le 4 mars 2016, un observateur, M. Landells, a soumis une déclaration au Comité pour examen.
14. Le 10 mars 2016, le Comité a été informé que Charlotte Jones avait retiré sa plainte, faisant de l'ONG High Speed 2 Action Alliance Limited le seul auteur de la communication.
15. Le Comité a tenu l'audition concernant la communication à sa cinquante-deuxième réunion (Genève, 8-11 mars 2016), avec la participation de représentants de l'auteur de la communication et de la Partie concernée. Au cours de l'audition, il a confirmé que la communication était recevable.
16. Le 26 septembre 2016, le Comité a adressé des questions à l'auteur de la communication et à la Partie concernée. L'auteur de la communication a soumis ses réponses le 28 octobre 2016 et la Partie concernée le 31 octobre 2016. Le 11 novembre 2016, l'auteur de la communication et la Partie concernée ont formulé des observations sur les réponses de l'une et de l'autre.
17. Le Comité a reçu d'autres déclarations d'observatrices, à savoir le 21 octobre 2016, de M^{me} Rispin et, le 10 décembre 2016, de M^{me} Boman-Behram.
18. Le 26 novembre 2018, le Comité a achevé son projet de conclusions au moyen de sa procédure électronique de prise de décisions. Conformément au paragraphe 34 de l'annexe de la décision I/7, le projet de conclusions a ensuite été transmis pour observations à la Partie concernée et à l'auteur de la communication, le 30 novembre 2018. L'une et l'autre ont été invités à faire parvenir leurs observations au plus tard le 11 janvier 2019.
19. L'auteur de la communication et la Partie concernée ont fait part de leurs observations les 10 et 11 janvier 2019, respectivement.
20. À sa soixante-troisième réunion (Genève, 11-15 mars 2019), le Comité a établi la version définitive de ses conclusions en séance privée, en tenant compte des observations reçues. Il a ensuite adopté ses conclusions et décidé qu'elles seraient publiées en tant que document officiel de présession pour sa soixante-quatrième réunion (Genève, 1^{er}-5 juillet 2019). Il a chargé le secrétariat d'envoyer les conclusions adoptées à la Partie concernée et à l'auteur de la communication.

II. Résumé des faits, des éléments de preuve et des aspects considérés⁴

A. Cadre juridique

21. Le paragraphe 2 de l'article 3 de la directive de l'Union européenne sur l'évaluation stratégique environnementale⁵ désigne les plans et programmes des États membres de l'Union européenne qui doivent être soumis à une évaluation stratégique environnementale. La Partie concernée a transposé la directive dans son droit national par le règlement de 2004 sur l'évaluation environnementale des plans et programmes.

⁴ La présente section récapitule uniquement les principaux faits, éléments de preuve et aspects considérés comme pertinents pour l'examen du respect des dispositions, tels qu'ils ont été présentés au Comité et examinés par celui-ci.

⁵ Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

B. Faits

22. Le 15 janvier 2009, le Secrétaire d'État aux transports de la Partie concernée a annoncé la création d'une société, appelée High Speed Two Ltd (« HS2 Ltd »), chargée d'examiner la possibilité de créer un réseau ferroviaire à grande vitesse entre Londres et l'Écosse, et notamment d'élaborer un projet de ligne entièrement nouvelle reliant Londres aux Midlands de l'Ouest⁶. En 2009, HS2 Ltd a examiné plusieurs itinéraires possibles et a présenté ses conclusions dans son rapport de décembre 2009 intitulé « High Speed Two : London to the West Midlands and Beyond » (Train à grande vitesse 2 : de Londres aux Midlands de l'Ouest et au-delà)⁷.

23. Le 20 mars 2009, les sociétés Booz and Co (UK) Ltd et Temple Group Ltd ont été chargées d'aider HS2 Ltd à préparer un rapport d'évaluation de la durabilité du réseau susmentionné. En juin 2009, un projet de rapport de délimitation du champ de l'évaluation de la durabilité a été élaboré et a donné lieu à des consultations avec divers intervenants clefs, dont l'Agence de l'environnement et Natural England. HS2 Ltd a soumis un résumé du rapport d'évaluation de la durabilité au Secrétaire d'État aux transports en même temps que son rapport de décembre 2009⁸.

24. En août 2009, le Ministère des transports a chargé la société d'ingénierie WS Atkins plc de déterminer et d'évaluer les améliorations qui pouvaient être apportées aux réseaux routiers et ferroviaires existants, comme solutions stratégiques de remplacement permettant d'éviter la création de lignes ferroviaires⁹. Parmi les solutions envisagées figuraient quatre ensembles d'améliorations du réseau routier stratégique et cinq ensembles d'améliorations du réseau ferroviaire. Chacune des solutions envisagées a fait l'objet d'une évaluation de la viabilité, y compris sur les plans économique et environnemental¹⁰. WS Atkins plc a présenté son rapport final au Ministère des transports au début de mars 2010¹¹.

25. Le 11 mars 2010, le Ministère des transports a publié un *Command Paper* (document présenté au Parlement) intitulé « High Speed Rail » (Train à grande vitesse)¹², accompagné du rapport de HS2 Ltd daté de décembre 2009, d'un résumé non technique du rapport d'évaluation de la durabilité (le document complet n'a pas été publié à ce stade, car d'autres travaux avaient été commandés sur le détail de l'itinéraire et l'analyse était donc susceptible de changer)¹³ et de l'ensemble des rapports fournis par WS Atkins plc concernant l'étude de solutions stratégiques de remplacement¹⁴.

26. Les 17 mars et 11 juin 2010, le Secrétaire d'État aux transports a écrit à HS2 Ltd pour lui demander d'autres études, y compris l'examen de solutions supplémentaires¹⁵. Dans sa lettre datée du 11 juin, le Secrétaire d'État lui demandait de mener une étude de viabilité comparée entre l'option du réseau en « S » et celle du réseau en « Y ». L'avis de HS2 Ltd sur ce sujet a été publié le 4 octobre 2010¹⁶.

27. Entre septembre et décembre 2010, HS2 Ltd a publié plusieurs rapports¹⁷. Les 4 novembre, 19 novembre et 3 décembre 2010, HS2 Ltd a publié trois rapports

⁶ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 35, et annexe 3 de la communication, par. 5.

⁷ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 36 et 37. Voir l'annexe 8 de cette réponse pour le rapport.

⁸ Renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 3.

⁹ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 36.

¹⁰ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 36, et annexe 5, par. 22.

¹¹ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 5, par. 28.

¹² Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 9.

¹³ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 40. Voir l'annexe 10 de la réponse pour le résumé.

¹⁴ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 40. Voir l'annexe 11 de la réponse pour les rapports.

¹⁵ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 41, et annexe 5, par. 35 à 37. Voir également l'annexe 3 de la communication, par. 17 et 20.

¹⁶ Renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 6 ; et annexe 3 de la communication, par. 22.

¹⁷ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 7, par. 14 et 16.

complémentaires distincts sur les modifications à apporter à certains tronçons du tracé proposé afin de réduire les effets potentiels du projet sur l'environnement et les communautés¹⁸.

28. Le 20 décembre 2010, le Secrétaire d'État aux transports a déclaré devant la Chambre des communes que le Gouvernement avait l'intention de procéder à des consultations sur un réseau en « Y » dans le cadre du projet High Speed 2. Il a été proposé que le réseau soit livré en deux phases, la phase 1 allant de Londres aux Midlands de l'Ouest et la phase 2 reliant Birmingham à Manchester et Leeds¹⁹.

29. Une consultation publique sur la phase 1 du projet High Speed 2 a débuté le 28 février 2011 et s'est achevée le 29 juillet 2011²⁰. À cette fin, le Gouvernement a publié le document de consultation « High Speed Rail: Investing in Britain's Future » (Le train à grande vitesse : un investissement pour l'avenir de la Grande-Bretagne, « le document de consultation »)²¹, ainsi que divers documents complémentaires, dont « HS2 London to the West Midlands Appraisal of Sustainability. Main Report Volume 1 » (Évaluation de la durabilité de la ligne HS2 reliant Londres aux Midlands de l'Ouest. Rapport principal, volume 1)²², « High Speed 2 Strategic Alternatives Study: London to West Midlands Rail Alternatives – Update of Economic Appraisal » (Projet ferroviaire High Speed 2 : Étude de solutions stratégiques de remplacement pour relier Londres aux Midlands de l'Ouest – évaluation économique mise à jour, rapport établi par WS Atkins plc)²³ et « High Speed Rail: Investing in Britain's Future: Consultation Summary » (Le train à grande vitesse : un investissement pour l'avenir de la Grande-Bretagne – Synthèse de la consultation)²⁴. Il a également publié des cartes détaillées du tracé proposé²⁵.

30. La consultation s'appuyait sur les sept questions suivantes²⁶ :

1. Stratégie et contexte général : Diriez-vous qu'il est très souhaitable d'améliorer la capacité et la performance du réseau ferroviaire interurbain britannique pour soutenir la croissance économique au cours des prochaines décennies ?
2. Avantages que présente la solution du train à grande vitesse : Diriez-vous qu'un réseau ferroviaire national à grande vitesse reliant Londres à Birmingham, Leeds et Manchester (réseau en « Y ») serait la solution la plus rentable (meilleur équilibre coûts-bénéfices) pour améliorer la capacité et la performance du réseau ferroviaire ?
3. Construction du réseau proposé par le Gouvernement : Êtes-vous d'accord avec les propositions du Gouvernement concernant le déploiement progressif d'un réseau ferroviaire national à grande vitesse et de liaisons avec l'aéroport de Heathrow et la ligne à grande vitesse 1 vers le tunnel sous la Manche ?
4. Spécifications de la ligne reliant Londres aux Midlands de l'Ouest : Êtes-vous d'accord avec les principes appliqués et les spécifications utilisés par HS2 Ltd à l'appui de ses propositions de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse et avec le processus de sélection des itinéraires entrepris par HS2 Ltd ?
5. Tracé de la ligne reliant Londres aux Midlands de l'Ouest : Êtes-vous d'avis que le tracé proposé par le Gouvernement – y compris la méthode proposée pour en amoindrir les effets – constitue la meilleure solution pour une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Londres et les Midlands de l'Ouest ?

¹⁸ Renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 6 et 7.

¹⁹ Ibid., p. 7.

²⁰ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 43, et renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 7 et 8.

²¹ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 13.

²² Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 14 i).

²³ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 15.

²⁴ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 16.

²⁵ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 43.

²⁶ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 5, par. 257.

6. Évaluation de la durabilité : Souhaitez-vous commenter l'évaluation de la durabilité du tracé proposé par le Gouvernement entre Londres et les Midlands de l'Ouest, évaluation qui a été publiée pour éclairer la présente consultation ?

7. Dépréciation et indemnisation : Êtes-vous d'accord avec les solutions proposées pour aider ceux dont les propriétés perdront beaucoup de valeur en raison de l'installation d'une nouvelle ligne à grande vitesse ?

31. Les paragraphes 2.78 à 2.95 du document de consultation figurent sous une rubrique intitulée « *Alternatives to High-speed Rail* », dans laquelle sont décrites des solutions de remplacement. L'encadré des pages 79 et 80 du document de consultation fait référence à l'examen par la société HS2 Ltd de solutions de remplacement concernant le tracé qu'elle recommande pour la phase 1 du projet High Speed ²⁷. Des précisions sont données à l'annexe B du document de consultation, intitulée « *Alternative Options for HS2 (London – West Midlands)* » (Projet HS2 reliant Londres aux Midlands de l'Ouest : solutions de remplacement)²⁸. L'annexe 6 du rapport d'évaluation de la durabilité contient une évaluation de la durabilité du tracé recommandé pour la phase 1 par rapport aux solutions de remplacement sélectionnées²⁹.

32. Le processus de consultation s'appuyait également sur quarante et un jours de tournées de présentations locales, au cours desquelles le Ministère des transports et des employés de la société HS2 Ltd étaient disponibles pour expliquer les propositions. Plus de 55 000 contributions ont été reçues au cours de la consultation³⁰.

33. Le 10 janvier 2012, le Secrétaire d'État aux transports a annoncé les résultats du processus de consultation et a publié le document DNS³¹. Sous le titre « *Alternatives to high-speed rail* » (Solutions de remplacement pour le train à grande vitesse) (p. 68 du document), le Gouvernement expose les raisons pour lesquelles il rejette l'idée de recourir aux solutions de remplacement pour le réseau ferroviaire à grande vitesse proposé. Parallèlement au document DNS, le Gouvernement a rendu publics plusieurs rapports et études, dont un rapport de synthèse de la consultation³².

34. Du 4 avril au 30 mai 2012, s'est tenue une consultation publique sur le projet de rapport sur le champ d'application et la méthodologie de l'évaluation de l'impact sur l'environnement de la ligne HS2 reliant Londres aux Midlands de l'Ouest³³.

35. Du 25 octobre 2012 au 31 janvier 2013, a eu lieu une consultation publique sur l'adoption de directives de sauvegarde, comme prévu par le document DNS, afin de protéger le couloir du tracé retenu dans ledit document de tout développement antagoniste³⁴.

36. Le 13 mai 2013, le projet de loi sur le train à grande vitesse (préparation) a été présenté à la Chambre des communes et son examen en commission s'est terminé le 18 juillet 2013³⁵.

37. Du 16 mai au 11 juillet 2013, une consultation publique a été organisée sur le projet de déclaration environnementale concernant la phase 1 du projet High Speed ³⁶. Vingt mille neuf cent quarante-quatre contributions ont été reçues et une synthèse a été publiée en novembre 2013³⁷.

38. Le 17 juillet 2013, une consultation publique sur le tracé détaillé de la phase 2 du réseau en « Y » a débuté, faisant suite à l'élaboration d'un document présenté au Parlement

²⁷ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 13.

²⁸ Ibid., p. 122 à 149.

²⁹ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 14 viii).

³⁰ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 44 et 45.

³¹ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 1.

³² Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 46, et annexes 17 à 23.

³³ Renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 9 et 10.

³⁴ Communication, par. 7 (al. 5), et annexe 3, par. 45 et 46.

³⁵ Communication, annexe 3, par. 59.

³⁶ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 50.

³⁷ Ibid. Pour la synthèse des contributions reçues, voir l'annexe 29 à la réponse.

concernant la phase 2, une évaluation de la durabilité et divers rapports sur les options, la conception, l'ingénierie, les coûts, l'économie, la finalisation du projet et la consultation³⁸. La consultation publique sur la phase 2 a pris la forme d'un document de consultation, de cartes et d'une série de documents connexes³⁹.

39. Le projet de loi sur le train à grande vitesse reliant Londres aux Midlands de l'Ouest a été examiné en première lecture le 25 novembre 2013⁴⁰.

40. Du 25 novembre 2013 au 27 février 2014, une consultation publique sur la déclaration environnementale concernant la phase 1 a été organisée. Vingt et un mille huit cent trente-trois réponses ont été reçues au cours de la consultation. Les réponses ont été synthétisées par un évaluateur indépendant dans un rapport présenté à la Chambre des communes et publié le 7 avril 2014⁴¹.

41. Le projet de loi sur le train à grande vitesse reliant Londres aux Midlands de l'Ouest a été examiné en deuxième lecture le 28 avril 2014⁴². La période de soumission des requêtes s'est ouverte le 29 avril 2014 et s'est clôturée le 23 mai 2014 ; 1 925 requêtes ont été reçues, dont celle émanant de l'auteur de la communication⁴³.

42. Le 9 septembre 2014, une disposition complémentaire au projet de loi sur le train à grande vitesse reliant Londres aux Midlands de l'Ouest, accompagnée d'une déclaration environnementale, a été présentée au Parlement⁴⁴.

43. Entre le 19 septembre et le 14 novembre 2014, des consultations publiques ont eu lieu sur la déclaration environnementale associée à la disposition complémentaire. Le 23 octobre 2014, l'auteur de la communication a assisté à une séance avec le Comité spécial au cours de laquelle il a expliqué pourquoi il était d'avis que le Comité spécial devrait procéder à une évaluation des lacunes supposées de la déclaration environnementale avant d'examiner d'autres requêtes⁴⁵. À la fin du mois de janvier 2015, le Comité spécial avait entendu 186 requêtes⁴⁶.

44. Entre juillet 2015 et janvier 2016, quatre dispositions complémentaires et déclarations environnementales supplémentaires ont été présentées au Parlement et ont fait l'objet de consultations⁴⁷.

45. Le 4 février 2016, le Comité spécial a conclu ses auditions et, le 22 février 2016, a publié son deuxième rapport spécial sur la session 2015-2016⁴⁸.

46. La phase 1 du projet High Speed 2 devrait commencer en 2026 ; une fois achevée, elle reliera Londres aux Midlands de l'Ouest et offrira des services directs à grande vitesse vers le tunnel sous la Manche. La phase 2, qui, une fois achevée, offrira des services à grande vitesse au-delà des Midlands de l'Ouest et des services directs à grande vitesse vers une nouvelle gare de l'aéroport de Heathrow, devrait commencer en 2032-2033⁴⁹.

³⁸ Communication, annexe 3, par. 49.

³⁹ Ibid., par. 50.

⁴⁰ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 54, et renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février, annexe A, p. 11.

⁴¹ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 52.

⁴² Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 54, et renseignements complémentaires de la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A.

⁴³ Renseignements complémentaires de la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 12. Voir l'annexe 36 de la réponse de la Partie concernée à la communication pour le rapport.

⁴⁴ Renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 13.

⁴⁵ Renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 13, et réponse de la Partie concernée à la communication, annexes 33 i) et ii).

⁴⁶ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 54.

⁴⁷ Renseignements complémentaires fournis par la Partie concernée, 25 février 2016, annexe A, p. 13 à 16.

⁴⁸ Ibid., p. 16.

⁴⁹ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 1, par. 9 et 10.

C. Recours internes et recevabilité

Recours internes

47. En avril 2012, l'auteur de la communication a saisi la justice aux fins du contrôle judiciaire du document DNS. Les moyens invoqués étaient notamment que le document DNS était un « plan ou programme » qui « définissait le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets pourrait être autorisée à l'avenir » et qui était « exigé par des dispositions administratives » au sens de la directive européenne sur l'évaluation stratégique environnementale, et que son adoption était contraire à l'obligation prévue à l'article 5 et à l'annexe I de la directive⁵⁰. La Haute Cour a convenu avec l'auteur de la communication que le document DNS n'avait pas soumis à une évaluation environnementale ou à une consultation publique les solutions de remplacement raisonnables au projet High Speed 2⁵¹. Elle a cependant rejeté la demande, estimant que le document DNS ne définissait pas « le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets pourrait être autorisée à l'avenir » et qu'il n'était pas « exigé par des dispositions administratives » au sens de la directive⁵². Les recours devant la Cour d'appel en juillet 2013⁵³ et la Cour suprême en janvier 2014⁵⁴ ont également été rejetés, les deux juridictions estimant que le document ne définissait pas de « cadre dans lequel la mise en œuvre de projets pourrait être autorisée à l'avenir ».

48. L'auteur de la communication affirme que le non-respect des traités internationaux, tels que la Convention, ne constitue pas un motif valable de contrôle judiciaire auprès des juridictions de la Partie concernée. Il soutient que le seul moyen de contester l'efficacité de la consultation sur le document DNS était donc de s'appuyer sur la directive relative à l'évaluation stratégique environnementale et d'arguer que celle-ci devait être interprétée en accord avec l'article 7 de la Convention, puisque l'application directe de l'article 7 de la Convention dans le système juridique national était impossible au regard du droit interne⁵⁵.

49. La Partie concernée affirme que l'auteur de la communication n'a pas épuisé les recours internes. Elle admet qu'il a contesté le document DNS par une demande de contrôle judiciaire. Elle soutient cependant que, si l'auteur de la communication s'est appuyé sur la Convention pour étayer son argument selon lequel la Partie concernée était tenue de procéder à une évaluation stratégique environnementale avant de publier le document DNS, il n'a pas allégué que les informations fournies au public pendant la consultation sur le document DNS étaient insuffisantes au regard de l'article 7 de la Convention. La Partie concernée avance qu'à aucun moment de la procédure devant les juridictions nationales, il n'a été soutenu que l'argument selon lequel elle n'aurait pas fourni d'informations sur les solutions stratégiques de remplacement raisonnables au projet High Speed 2 constituait une violation distincte de la Convention⁵⁶.

50. La Partie concernée conteste en outre l'argument de l'auteur de la communication selon lequel une contestation fondée directement sur la Convention n'aurait pas été possible. Elle estime que, dans le cadre des procédures devant la Haute Cour et devant la Cour d'appel, la légalité du processus de consultation a fait l'objet d'une contestation distincte qui comprenait un grief concernant l'absence d'information sur les solutions de remplacement envisagées pour le projet High Speed 2 et le projet de réseau élargi ou l'absence d'évaluation de ces solutions, et que l'article 7 de la Convention pourrait avoir été invoqué comme élément indissociable de ces griefs⁵⁷.

⁵⁰ Communication, par. 13, et annexe 5.

⁵¹ Communication, par. 15, et annexe 6, par. 160 à 172.

⁵² Communication, par. 16, et annexe 6.

⁵³ Communication, par. 17 et 18, et annexe 7.

⁵⁴ Communication, par. 20, et annexe 8.

⁵⁵ Communication, par. 24, et observations de l'auteur de la communication datées du 17 mars 2015 sur la réponse de la Partie concernée à la communication, par. 14, al. 2).

⁵⁶ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 21 à 23.

⁵⁷ Ibid., par. 24.

Recevabilité des arguments tirés de la directive sur l'évaluation stratégique environnementale

51. La Partie concernée dit que l'auteur de la communication avance des arguments sur des points qui auraient dû être appréciés si l'article 7 de la Convention exigeait la réalisation d'une évaluation stratégique environnementale. Elle argue que l'absence d'évaluation stratégique environnementale est une question qui ne peut pas être contestée devant le Comité puisqu'elle concerne non pas l'article 7 de la Convention, mais les processus décisionnels auxquels la directive sur l'évaluation stratégique environnementale et la directive sur l'étude d'impact sur l'environnement étaient censées, respectivement, s'appliquer⁵⁸. La Partie concernée soutient que l'article 7 de la Convention exige la « participation du public » à l'élaboration des plans et programmes, mais ne prévoit pas d'obligation de conduire une évaluation stratégique environnementale⁵⁹.

52. L'auteur de la communication n'accepte pas l'argument de la Partie concernée. Il indique que sa communication ne porte pas sur l'absence d'évaluation stratégique environnementale, mais sur le respect de l'article 7 de la Convention, qui exige que, lors de l'élaboration d'un plan ou programme, la participation du public soit effective et se déroule « dans un cadre transparent et équitable, après [que la Partie a] fourni au public les informations nécessaires »⁶⁰. Il explique qu'une évaluation stratégique environnementale aurait permis d'assurer le respect de l'article 7 de la Convention, mais n'affirme pas que l'article 7 exige systématiquement une évaluation stratégique environnementale⁶¹.

D. Questions de fond

Applicabilité de l'article 7

53. L'auteur de la communication soutient que le document DNS est un plan ou un programme relatif à l'environnement au sens de l'article 7 de la Convention⁶². Il affirme que le document DNS établit un ensemble d'objectifs coordonnés et échelonnés dans le temps aux fins de la mise en œuvre de la stratégie de train à grande vitesse qui a guidé la conduite du Gouvernement dans la poursuite de l'élaboration du projet High Speed 2 et des propositions à inclure dans le projet de loi hybride pour lesquelles l'autorisation doit être demandée, notamment l'évaluation de l'impact sur l'environnement des propositions du projet de loi hybride⁶³.

54. La Partie concernée admet que l'article 7 s'applique au document DNS⁶⁴.

Violations alléguées de l'article 7

Allégations générales

55. L'auteur de la communication argue que la Partie concernée ne s'est pas conformée à l'article 7 de la Convention en ce qu'elle n'a pas fait participer le public « dans un cadre transparent et équitable, après lui avoir fourni les informations nécessaires », conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 6 de la Convention⁶⁵. Il souligne que la présente communication porte uniquement sur la question de savoir si l'élaboration d'un plan – le document DNS – s'est faite conformément à l'article 7. Il avance que les règles

⁵⁸ Ibid., par. 65.

⁵⁹ Ibid., par. 67.

⁶⁰ Observations de l'auteur de la communication sur la réponse de la Partie concernée à la communication, 17 mars 2015, par. 19 1).

⁶¹ Ibid., par. 20.

⁶² Communication, par. 31.

⁶³ Ibid., par. 8.

⁶⁴ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 60.

⁶⁵ Communication, par. 5.

définies par l'article 7 sont distinctes et autonomes de celles de l'article 6, applicables aux décisions ultérieures d'autoriser ou non le projet auquel le plan se rapporte⁶⁶.

56. La Partie concernée soutient que l'argument selon lequel elle a manqué aux obligations qui lui incombent au titre de l'article 7 de la Convention est sans fondement⁶⁷. Elle affirme que le document DNS a été précédé d'une consultation complète et de grande ampleur et qu'elle a cherché à optimiser l'information du public tout au long du processus décisionnel, qui se poursuit. À l'appui de son argumentation, la Partie concernée cite des extraits du jugement prononcé par le tribunal administratif et de l'arrêt rendu par la Cour d'appel à la majorité⁶⁸.

Participation du public « au début de la procédure, lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles »

57. L'auteur de la communication soutient que la participation du public n'a pas été assurée « au début de la procédure », « lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles », comme l'exige l'article 7 lu avec l'article 6 (par. 4) de la Convention⁶⁹. Il affirme que la décision d'écarter les options de tracé en « A inversé », en « E inversé » et en « S » a été prise sans la participation du public et cite à l'appui le document présenté au Parlement en mars 2010, qui justifie la proposition du Gouvernement concernant le réseau en « Y »⁷⁰. L'auteur de la communication avance que le document de consultation de février 2011 décrivait également ces options comme étant déjà exclues⁷¹. Il souligne que les questions qui ont fait l'objet d'une consultation publique (voir par. 30 ci-dessus) se fondaient sur une configuration en « Y » pour le projet High Speed 2 et n'invitaient pas le public à participer à l'examen des autres configurations⁷².

58. L'auteur de la communication soutient en outre qu'aucun « lecteur avisé » des documents de consultation mentionnés par la Partie concernée, en particulier les paragraphes 5.1.3 à 5.1.5 de l'évaluation de la durabilité⁷³, ou des questions posées lors de la consultation n'aurait pensé que le choix des options « E inversé » et « S » était encore possible. Il affirme que, contrairement à ce qu'avance la Partie concernée dans ses observations, la consultation portait sur les questions posées – ni plus ni moins. Les obligations dictées par la *common law* de tenir compte des réponses issues de la consultation n'avaient pas à s'appliquer au sujet de questions sur lesquelles le public n'a pas été interrogé. L'auteur de la communication précise que cela n'est pas contredit par le fait que certaines des personnes consultées les plus audacieuses, les plus averties ou les moins dociles n'ont pas tenu compte des limites fixées par les questions posées dans le cadre de la consultation et ont formulé des commentaires sur d'autres points⁷⁴.

⁶⁶ Observations de l'auteur de la communication sur la réponse de la Partie concernée à la communication, 17 mars 2015, par. 18.

⁶⁷ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 27 et 60.

⁶⁸ Ibid., par. 62 à 66, qui renvoient aux paragraphes 2 à 5, 46 à 53 et 303 à 306 du jugement du tribunal administratif et aux paragraphes 13 à 18 de l'arrêt de la Cour d'appel (rendu à la majorité).

⁶⁹ Observations de l'auteur de la communication sur la réponse de la Partie concernée à la communication, 17 mars 2015, par. 22.

⁷⁰ Communication, par. 11, al. 3), et déclaration liminaire de l'auteur de la communication à l'audition tenue à la cinquante-deuxième réunion du Comité, le 10 mars 2016, par. 19, al. 5). Voir l'annexe 9 de la réponse de la Partie concernée à la communication au sujet du document présenté au Parlement en mars 2010.

⁷¹ Déclaration liminaire de l'auteur de la communication à l'audition tenue à la cinquante-deuxième réunion du Comité, le 10 mars 2016, par. 19, al. 5). Voir l'annexe 13 de la réponse de la Partie concernée à la communication au sujet du document de consultation de février 2011.

⁷² Déclaration liminaire de l'auteur de la communication à l'audition tenue à la cinquante-deuxième réunion du Comité, 10 mars 2016, par. 19, al. 5).

⁷³ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 14 i).

⁷⁴ Observations de l'auteur de la communication sur la réponse de la Partie concernée aux questions, 11 novembre 2016, p. 1.

59. L'auteur de la communication est d'avis que la déclaration environnementale décrit l'examen des solutions de remplacement comme un fait passé. Il estime que l'examen par le Parlement ne saurait être considéré comme une participation du public, et encore moins comme une participation à un stade précoce et utile⁷⁵.

60. La Partie concernée soutient qu'aucune option majeure concernant le projet High Speed 2 n'a été examinée par les décideurs avant la phase de participation du public en 2011 et qu'aucune question n'a été soustraite aux commentaires du public pendant les consultations sur le document DNS⁷⁶. Elle argue que de nombreuses réponses aux consultations proposaient différents tracés et que ceux-ci ont été pleinement examinés⁷⁷.

61. La Partie concernée explique qu'avec l'adoption du document DNS en janvier 2012, le Gouvernement avait exclu les autres options par principe, mais qu'elles restaient ouvertes à l'examen du Parlement dans le cadre du projet de loi hybride⁷⁸. Elle affirme également que la déclaration environnementale tenait compte de toutes les principales options et études environnementales examinées par le Gouvernement, les options stratégiques ou majeures étant présentées dans le rapport intitulé « The Alternatives Report » (« Rapport sur les solutions de remplacement »), les solutions plus locales étant présentées dans le « Community Forum Area Report » (« Rapport sur les forums communautaires régionaux », tous deux publiés en novembre 2013⁷⁹.

Dans un cadre transparent et équitable, après avoir fourni les informations nécessaires au public

62. L'auteur de la communication affirme que ce qui constitue les « informations nécessaires » à fournir au public dans une affaire donnée devrait être jugée à l'aune : i) de l'objectif général qui est d'établir un « cadre transparent et équitable » pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque « toutes les options » sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence ; ii) de l'importance que revêt l'article 7, véritable pilier de la Convention en ce qui concerne la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement⁸⁰. Il affirme qu'il s'ensuit que, pour que la consultation soit « réelle », les « informations nécessaires » doivent porter sur : 1) toutes les options et non pas seulement l'option privilégiée ; 2) être suffisamment précises pour donner au public la possibilité de formuler, dans un cadre « transparent », des observations sur les avantages relatifs que présentent les différentes options ; ce qui nécessite 3) un niveau équivalent d'informations sur « toutes les options » afin que le processus soit « juste » et ne privilégie pas certaines options ; 4) un niveau équivalent d'informations quant aux effets des différentes options sur l'environnement⁸¹. L'auteur de la communication affirme que les dispositions de l'article 7 ne sont donc pas respectées lorsque : 1) certaines des options ou toutes les options envisagées par l'autorité chargée du plan ou du programme sont exclues sans que le public ait eu la possibilité de participer à la prise de décisions en étant dûment informé ; 2) qu'aucune information n'est donnée sur certaines options ou leurs effets sur l'environnement ; 3) les informations fournies au sujet de certaines options sont beaucoup plus détaillées que celles données sur d'autres options⁸².

⁷⁵ Ibid., p. 2.

⁷⁶ Réponse de la Partie concernée aux questions, 31 octobre 2016, p. 1 et 2.

⁷⁷ Observations de la Partie concernée sur la réponse de l'auteur de la communication aux questions, 11 novembre 2016, p. 1 et 2.

⁷⁸ Réponse de la Partie concernée aux questions du Comité, 31 octobre 2016, p. 6.

⁷⁹ Réponse de la Partie concernée aux questions, 31 octobre 2016, p. 2 ; voir l'annexe 30 de la réponse de la Partie concernée à la communication au sujet du document « The Alternatives Report » et l'annexe 31 iv) au sujet du document « Community Forum Area Report – Colne Valley / No 7 ».

⁸⁰ Déclaration liminaire de l'auteur de la communication dans le cadre de l'audition tenue à la cinquante-deuxième réunion du Comité, 10 mars 2016, par. 8.

⁸¹ Ibid., par. 9.

⁸² Ibid., par. 10.

63. L'auteur de la communication admet que l'article 7 ne reprend pas expressément les normes énoncées au paragraphe 6 de l'article 6 de la Convention⁸³. Il affirme toutefois que ce qui constitue les « informations nécessaires » au sens de l'article 7 doit être conforme non seulement au libellé et à l'objet de l'article 7, mais aussi aux autres normes internationales relatives à la participation du public aux plans et programmes. À cet égard, il renvoie à la directive sur l'évaluation stratégique environnementale et au Protocole à la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, relatif à l'évaluation stratégique environnementale (Protocole relatif à l'évaluation stratégique environnementale) qui, selon lui, sont deux instruments visant à garantir une participation réelle du public à l'élaboration de certains plans et programmes. Il y voit donc le signe de la mise au point de normes internationales relatives aux mesures appropriées pour atteindre cet objectif. Il fait observer que l'article 5 de la directive sur l'évaluation stratégique environnementale et l'article 7 du Protocole relatif à l'évaluation stratégique environnementale disposent que l'évaluation environnementale des plans et programmes auxquels ils s'appliquent doit prévoir la publication d'un rapport environnemental qui détermine, décrit et évalue les effets notables probables des options privilégiées par l'autorité responsable et ceux des « solutions de remplacement raisonnables », puis la tenue de consultations sur ce rapport⁸⁴. L'auteur de la communication affirme que rien ne permet de conclure que le degré de précision des informations relatives à l'environnement requis en vertu de l'article 7 de la Convention est plus faible que celui prévu dans les normes acceptées sur le plan international qui sont énoncées dans la directive sur l'évaluation stratégique environnementale et dans le Protocole relatif à l'évaluation stratégique environnementale⁸⁵.

64. L'auteur de la communication affirme en outre que, même si le Comité d'examen du respect des dispositions ne considère pas que l'analyse décrite ci-dessus prend en considération les éléments requis par l'article 7 dans tous les cas, cette analyse est à tout le moins applicable au cas présent, à savoir un plan ou programme de développement d'une infrastructure nationale d'une ampleur telle qu'on en connaît une fois par génération, dont la portée et l'importance des effets sur l'environnement sont reconnus, et au sujet duquel l'organe chargé de déterminer s'il y a lieu d'accorder l'autorisation de mise en œuvre est le parlement national. L'auteur de la communication fait valoir que cela a une incidence sur le degré de précision des informations environnementales nécessaires pour assurer une réelle participation du public, comme le prévoit l'article 7 de la Convention⁸⁶.

65. L'auteur de la communication soulève quatre questions précises au sujet desquelles il affirme que la Partie concernée n'a pas fourni les renseignements nécessaires pour que le public puisse comprendre et comparer les incidences du projet « High Speed 2 » et celles des solutions de remplacement. Ces questions sont examinées sous des rubriques distinctes, aux paragraphes 68 à 75 ci-après.

66. L'auteur de la communication affirme que tous les éléments dont la Partie concernée fait mention dans ses communications au Comité au sujet de ces quatre questions sont : a) des documents mis à la disposition des tribunaux et pour lesquels la Cour a constaté que le document DNS ne prévoit pas de solutions de remplacement raisonnables, ni de consultation du public ; b) des documents qui existaient avant la consultation de février 2011 n'ont pas été utilisés pour l'élaboration du document DNS, ce qui prouve que d'importantes solutions de remplacement ont été examinées et écartées avant même la consultation ; c) des documents postérieurs à l'adoption du document DNS, le 12 janvier 2012, qui ne satisfont donc pas aux critères établis à l'article 7⁸⁷.

67. La Partie concernée fait observer que le paragraphe 6 de l'article 6 de la Convention ne s'applique pas à la procédure de participation du public visée à l'article 7 de la Convention et que, par conséquent, elle n'est pas tenue de publier un « aperçu des

⁸³ Ibid., par. 11.

⁸⁴ Ibid., par. 12 à 14.

⁸⁵ Ibid., par. 16.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ Observations de l'auteur de la communication au sujet de la réponse de la Partie concernée, 17 mars 2015, par. 22 et 23 (al. 3).

principales solutions de remplacement étudiées par l'auteur de la demande »⁸⁸. La Partie concernée affirme que la Convention n'exige pas que des solutions de remplacement précises soient étudiées ou que des informations sur les solutions de remplacement soient rédigées, mais seulement que les informations existantes soient mises à la disposition du public⁸⁹.

Effets du réseau en « Y » dans son ensemble sur l'environnement

68. L'auteur de la communication affirme que les informations environnementales fournies au public portaient uniquement sur la phase 1 du projet et que le public n'a reçu aucune information sur l'impact de la phase 2 sur l'environnement. Il existe, selon lui, un contraste entre l'exclusion des informations relatives à l'impact de la phase 2 sur l'environnement et l'importance que la Partie concernée accorde à la documentation fournie dans le cadre de la consultation et au document DNS lorsqu'il s'agit des avantages économiques que présenterait l'ensemble du réseau en « Y ». Selon l'auteur de la communication, il en découle que les prétendus avantages économiques de l'ensemble du réseau n'ont été mis en balance qu'avec les inconvénients de la phase 1⁹⁰.

69. La Partie concernée, s'appuyant sur la déclaration faite devant les tribunaux, affirme que son intention était de procéder à des consultations sur trois questions distinctes : a) les arguments stratégiques en faveur du train à grande vitesse au Royaume-Uni ; b) la stratégie globale liée au réseau à grande vitesse en « Y » ; c) le tracé précis de chaque ligne constituant ce réseau⁹¹. Elle affirme qu'il aurait été loisible aux autorités de mener des consultations distinctes sur les questions a) et b), avant de passer à l'examen de chaque ligne, mais elles ont considéré que cela risquait de ralentir le processus de manière significative, ce qui aurait retardé la réalisation des avantages que le projet avait pour but d'apporter. La Partie concernée affirme que les informations fournies étaient adaptées à la politique stratégique de haut niveau sur laquelle portaient les consultations et à l'itinéraire envisagée pour la phase 1. Elle relève en outre que la déclaration environnementale déposée en même temps que le projet de loi sur le train à grande vitesse (reliant Londres aux Midlands de l'Ouest), en novembre 2013, comprenait une évaluation des effets cumulatifs (y compris les effets cumulatifs prévus pour la phase 2, lorsqu'il était possible de les évaluer)⁹² et une évaluation des solutions de remplacement concernant la stratégie et les lignes ferroviaires⁹³. Elle a en outre déclaré que la consultation publique concernant la phase 2 (tenue entre juillet 2013 et janvier 2014) était associée à une évaluation de la durabilité portant expressément sur les questions relatives à l'ensemble du système et sur l'impact combiné des phases 1 et 2⁹⁴.

Effets relatifs sur l'environnement des solutions stratégiques autres que le transport ferroviaire à grande vitesse

70. L'auteur de la communication affirme que la Partie concernée n'a pas fourni d'informations concernant les effets relatifs sur l'environnement des solutions stratégiques autres que le projet de train à grande vitesse High Speed 2, comme l'amélioration des réseaux ferroviaires existants et la mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse, mais pas aussi élevée que celle prévue dans le projet⁹⁵.

71. La Partie concernée affirme que parmi les travaux menés pour le compte du Ministère des transports avant le début des consultations, en février 2011, figuraient plusieurs rapports sur les solutions stratégiques autres que le transport ferroviaire à grande

⁸⁸ Déclaration liminaire dans le cadre de l'audition tenue à la cinquante-deuxième réunion du Comité, 10 mars 2016, par. 22.

⁸⁹ Ibid., par. 24.

⁹⁰ Communication, par. 11 (al. 1)

⁹¹ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68.

⁹² Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, renvoyant à l'annexe 31 iii) de la réponse, par. 7.4.8 à 7.4.10.

⁹³ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, renvoyant à l'annexe 30 de la réponse.

⁹⁴ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, renvoyant à l'annexe 37 ii) de la réponse, sect. 7.

⁹⁵ Communication, par. 11 (al. 2).

vitesse⁹⁶. Il s'agissait notamment, mais pas exclusivement, des rapports de WS Atkins plc, publiés en même temps que le document de consultation, dans lesquels on trouvait notamment une analyse des effets de ces solutions de remplacement sur l'environnement⁹⁷. La Partie concernée affirme que, parallèlement au document DNS, elle a publié des analyses actualisées des solutions stratégiques et de remplacement, et de sa stratégie pour le projet High Speed 2⁹⁸. Elle renvoie en outre à un rapport portant sur des solutions de remplacement spécifiques, publié dans le cadre de la déclaration environnementale et dans lequel sont examinées des solutions stratégiques autres que le transport ferroviaire à grande vitesse, y compris d'autres modes de transport (route ou aviation intérieure), la réduction de la vitesse, et la rénovation des lignes existantes⁹⁹.

Effets relatifs sur l'environnement des autres configurations possibles pour le réseau de transport ferroviaire à grande vitesse

72. L'auteur de la communication affirme que trois configurations de réseau, connues sous le nom de « A inversé », « E inversé » et « S » ont été examinées et écartées avant la consultation publique, qui portait uniquement sur le réseau en « Y » finalement sélectionné¹⁰⁰. Il ajoute qu'un tracé prévoyant la desserte de l'aéroport londonien de Heathrow a également été écarté¹⁰¹. Il affirme que les informations environnementales figurant dans l'évaluation de la durabilité sont uniquement axées sur les effets que pourrait avoir sur l'environnement l'itinéraire envisagé pour la phase 1 (de Londres aux Midlands de l'Ouest), alors que le document DNS proposait un plan ou programme pour l'ensemble du réseau « Y ». Il affirme qu'aucune information n'a été fournie au public sur les effets environnementaux de l'ensemble du réseau en « Y », considérés seuls ou en comparaison avec les effets des configurations en « E inversé » et en « S », ou celle prévoyant la desserte directe de l'aéroport londonien de Heathrow, avant que le Secrétaire d'État aux transports ne se prononce ; et que le public n'avait pas pu participer aux consultations sur ces questions et voir ses observations prises en considération par le Secrétaire d'État¹⁰². L'auteur de la communication soutient que ces autres possibilités ont été rejetées sans avoir consulté le public et, à l'appui de ses allégations, il fait observer que la Haute Cour a déclaré que « les configurations autres que celle en “Y”, à savoir, les configurations en “A inversé”, “E inversé” et “S”, n'ont été examinées et rejetées que sur la base de critères économiques et commerciaux »¹⁰³.

73. La Partie concernée ne souscrit pas aux allégations de l'auteur de la communication. Elle fait valoir que, dans le cadre des travaux entrepris en 2009, HS2 Ltd a envisagé plusieurs autres tracés, y compris des solutions de remplacement pour le réseau en « Y », et que ses conclusions ont été communiquées au Secrétaire d'État dans son rapport de 2009, intitulé « High Speed Two: London to the West Midlands and Beyond » (Train à grande vitesse 2 : de Londres aux Midlands de l'Ouest et au-delà)¹⁰⁴. Ces travaux englobaient l'examen de l'impact environnemental de ces options dans le cadre de l'évaluation de la durabilité¹⁰⁵. En octobre 2010, a été menée une autre évaluation de haut niveau des différentes options envisagées, fondée notamment sur une étude comparée des réseaux en « S inversé » et en « Y », qui comprenait elle aussi un examen des enjeux

⁹⁶ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68.

⁹⁷ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, deuxième point, renvoyant à l'annexe 11 iv) de la réponse, sect. 4.

⁹⁸ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 46, renvoyant aux annexes 18 à 20 de la réponse.

⁹⁹ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, deuxième point, renvoyant à l'annexe 30 de la réponse.

¹⁰⁰ Communication, par. 11 (al. 3).

¹⁰¹ Déclaration liminaire de l'auteur de la communication dans le cadre de l'audition tenue à la cinquante-deuxième réunion du Comité, 10 mars 2016, par. 19.

¹⁰² Ibid., renvoi à l'annexe 6 de la communication, par. 165.

¹⁰³ Ibid., par. 19 (al. 1), renvoyant à l'annexe 6 de la communication, par. 165.

¹⁰⁴ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, troisième point, renvoyant à l'annexe 8 de la réponse, chap. 6.

¹⁰⁵ Ibid., renvoi à l'annexe 10 de la réponse.

environnementaux¹⁰⁶. La Partie concernée affirme en outre que le document de consultation lui-même¹⁰⁷, ainsi que l'évaluation de la durabilité¹⁰⁸ et l'étude sur les différentes stratégies envisageables (High Speed Rail Strategic Alternatives Study)¹⁰⁹ proposaient chacune des options de configuration de remplacement. Elle soutient que la procédure suivie pour mettre au point les différentes options est expliquée de manière plus détaillée dans la déclaration environnementale concernant les solutions de remplacement et dans le document d'information intitulé « Information Paper A1 : Development of the HS2 Proposed Scheme »¹¹⁰.

Effets relatifs sur l'environnement d'un autre itinéraire pour le corridor (projet de réseau en « Y »)

74. L'auteur de la communication allègue que le public n'a reçu d'informations que sur des solutions de remplacement qui restaient dans le cadre de l'itinéraire prévu pour la phase 1 du projet de corridor et n'a pas eu la possibilité de participer à des consultations sur d'autres tracés de couloir, tels qu'une voie reliant Londres à Birmingham parallèlement à l'infrastructure existante dans le corridor qui englobe l'autoroute M40¹¹¹.

75. La Partie concernée affirme qu'un travail important a été entrepris pour examiner les diverses options concernant le tracé du corridor, aussi bien avant qu'après la consultation de 2011, puis au cours de la phase 2, options qui ont fait l'objet d'une consultation publique entre juillet 2013 et janvier 2014¹¹². Dans son rapport de 2009, HS2 Ltd a présenté les solutions de remplacement envisagées et précisé qu'elles étaient également résumées à l'appendice 6 de l'évaluation de la durabilité et à l'annexe B du document de consultation publié en février 2011. Le rapport en question était également repris dans la déclaration environnementale concernant les solutions de remplacement pour la phase 1¹¹³. La Partie concernée affirme qu'une évaluation d'autres tracés de corridors envisageables était également présentée à l'annexe B du document de consultation concernant la phase 2 ainsi que dans la déclaration de durabilité¹¹⁴.

III. Examen et évaluation par le Comité

76. Le Royaume-Uni a déposé son instrument de ratification de la Convention le 23 février 2005, ce qui signifie que la Convention est entrée en vigueur pour la Partie concernée le 24 mai 2005, soit quatre-vingt-dix jours après la date de dépôt de l'instrument de ratification.

Recevabilité et épuisement des recours internes

77. Si la Partie concernée a contesté le fait que l'arrondissement londonien de Hillingdon puisse être considéré comme faisant partie du public (voir par. 8 ci-dessus), elle n'a pas contesté le statut de l'organisation High Speed 2 Action Alliance, seul auteur restant (voir par. 14 ci-dessus).

78. En ce qui concerne l'épuisement des recours internes, le Comité constate qu'après l'arrêt rendu par la Cour suprême le 22 janvier 2014, l'auteur de la communication a épuisé toutes les possibilités de porter devant les tribunaux de la Partie concernée les questions

¹⁰⁶ Ibid., renvoi à l'annexe 12 de la réponse, par. 4.2.

¹⁰⁷ Déclaration liminaire faite par la Partie concernée dans le cadre de l'audience tenue à la cinquante-deuxième réunion du Comité, 10 mars 2016, par. 25 (al. 2), renvoyant à l'annexe 13 de sa réponse à la communication, p. 15 et 16, 47 et 57 à 61 et annexe B, p. 122 à 149.

¹⁰⁸ Ibid., par. 25 (al. 3), renvoi à l'annexe 14 (al. i), p. 35 et 36, et annexe 14 viii) à sa réponse à la communication.

¹⁰⁹ Ibid., par. 25 (al. 4), renvoi à l'annexe 45 de sa réponse à la communication.

¹¹⁰ Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, troisième point, renvoyant à l'annexe 6, par. 41 à 68, et annexes 30 et 38.

¹¹¹ Communication, par. 11 (al. 4).

¹¹² Réponse de la Partie concernée à la communication, par. 68, dernier point.

¹¹³ Ibid., renvoi à l'annexe 30, chap. 9 et 10.

¹¹⁴ Ibid., renvoi à l'annexe 37 ii), chap. 3.

soulevées dans la communication. Contrairement à ce qu'affirme la Partie concernée (voir par. 49 ci-dessus), le Comité n'estime pas nécessaire d'examiner si l'allégation de non-respect de l'article 7 de la Convention constitue un grief distinct ou seulement un argument.

79. Compte tenu de ce qui précède, le Comité considère que la communication est recevable.

Champ des considérations du Comité

80. En ce qui concerne le document DNS, le Comité estime que les points ci-après ne semblent pas être contestés par l'une ou l'autre des parties :

- a) L'article 7 de la Convention s'applique au document DNS ;
- b) L'article 7 de la Convention n'exige pas qu'une évaluation stratégique environnementale soit menée ;
- c) Avant l'adoption du document DNS, la participation du public a été assurée ;
- d) L'auteur de la communication renvoie au stade du document DNS et non aux étapes ultérieures de la procédure de prise de décisions concernant le projet High Speed 2.

81. Le grief de l'auteur de la communication repose essentiellement sur l'argument selon lequel les consultations concernant le document DNS n'ont pas commencé « au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles » et n'ont pas été organisées « dans un cadre transparent et équitable, après avoir fourni les informations nécessaires au public ». L'auteur de la communication affirme en effet que de nombreuses options ont été exclues avant l'adoption du document DNS sans procéder au préalable à la consultation du public ou à l'examen de l'impact environnemental de ces options, et que les informations fournies pendant la procédure de participation du public de 2011 étaient insuffisantes.

82. Compte tenu de ce qui précède, le Comité axera son examen sur les questions ci-après :

- a) « Participation du public au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles », en application de l'article 7, lu avec le paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention ;
- b) L'obligation énoncée à l'article 7 d'assurer « un cadre transparent et équitable, après avoir fourni les informations nécessaires au public ».

« Participation du public au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles », en application de l'article 7, lu avec le paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention

83. Dans ce contexte, le Comité rappelle les conclusions qu'il a rendues concernant la communication ACCC/C/2007/22 (France) :

« ... du point de vue du respect des dispositions du paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention, la question décisive est de savoir si "toutes les options et solutions sont encore possibles" et si "le public peut exercer une réelle influence" au stade de la procédure décisionnelle en question. Ceci signifie que lorsqu'une participation du public est prévue, l'autorité administrative chargée de délivrer l'autorisation ne peut être empêchée, officiellement ou non, de rejeter entièrement une demande pour des raisons de fond ou de procédure. Si le champ d'action de ladite autorité se trouve déjà limité en raison de décisions antérieures, la Partie concernée aurait alors dû également s'assurer de la participation du public pendant les phases précédentes du processus décisionnel¹¹⁵. ».

84. Dans le cadre d'une procédure décisionnelle à plusieurs niveaux, le principe de la « participation du public au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles » renvoie à la possibilité de choisir différentes options à un

¹¹⁵ ECE/MP.PP/C.1/2009/4/Add.1, par. 38.

stade donné de la prise de décisions. Il n'est pas obligatoire d'étudier toutes les options ni de préciser quelles options ou solutions doivent être étudiées et à quel stade – ces décisions sont à la discrétion des autorités compétentes. Il est simplement interdit d'exclure une option sans que le public n'ait participé. Les dispositions du paragraphe 4 de l'article 6 ne privent en rien les autorités compétentes (ou, dans le cas de l'article 6, les promoteurs de projet) du droit que leur donne l'article 7, de choisir leur option (ou leurs options) privilégiée(s) et de la (ou les) promouvoir ; elles ne leur imposent pas non plus de présenter au public toutes les options étudiées comme, par exemple, celles envisagées brièvement au début du stade de l'étude préliminaire. Elles précisent toutefois que le public doit avoir la possibilité de contester, dans ses observations, les options proposées dans le projet de plan et de proposer d'autres options, y compris l'option zéro. Cela a une incidence sur l'obligation faite au paragraphe 8 de l'article 6 de prendre dûment en considération le résultat de la participation du public. Cette disposition, dans ce contexte, impose aux autorités compétentes l'obligation d'examiner l'option ou les options proposées par le public et, éventuellement, de préciser les raisons pour lesquelles elles décident de les écarter.

85. À la lumière du paragraphe précédent, le Comité estime que les conditions énoncées au paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention ne seraient pas satisfaites si les options étaient encore possibles, en droit et en fait, sans que le public participant à la procédure de prise de décisions n'en soit informé. Il ne considère toutefois pas que tel était le cas en ce qui concerne la consultation publique sur le document DNS. L'auteur de la communication affirme que les documents fournis pour la procédure de participation du public présentaient l'option du tracé en « Y » comme ayant été acceptée et que les questions posées dans le cadre de la consultation ne portaient pas sur les différentes options envisagées (voir par. 57 et 58 ci-dessus). Le Comité n'est pas d'accord. La Partie concernée a, certes, promu l'option qu'elle privilégiait dans les documents de consultation (voir le chapitre 4 du document soumis au Parlement en 2010¹¹⁶ et le chapitre 5 du document de consultation¹¹⁷), mais le Comité ne considère pas qu'il dispose de preuves permettant de conclure que le public ne pouvait pas proposer d'autres options, y compris l'option zéro. En fait, les questions posées dans le cadre de la consultation visaient à déterminer si le public était également d'avis que le réseau en « Y » était la meilleure option (voir, par exemple, les questions 2 et 5 au paragraphe 30 ci-dessus).

86. Compte tenu de ce qui précède, le Comité conclut que l'allégation de l'auteur de la communication selon laquelle la Partie concernée n'a pas respecté les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 7, lu avec le paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention, en ce qu'elle n'a pas prévu la participation du public lorsque toutes les options étaient encore possibles n'est pas étayée. Par conséquent, le Comité conclut qu'en l'espèce, la Partie concernée n'a pas enfreint l'article 7, lu avec le paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention.

Obligation de fournir « les informations nécessaires au public » « dans un cadre transparent et équitable » conformément à l'article 7 de la Convention

87. L'article 7 de la Convention donne des indications limitées sur ce que sont « les informations nécessaires » à fournir au public aux fins de sa participation à l'élaboration des plans et des programmes.

88. Il est clair que « les informations nécessaires » dont il est fait mention à l'article 7 englobent les informations requises au paragraphe 2 de l'article 6. En effet, l'article 7 renvoie expressément au paragraphe 3 de l'article 6 qui, à son tour, précise que le public doit être informé conformément au paragraphe 2 de l'article 6.

89. En revanche, les prescriptions relatives à l'information énoncées au paragraphe 6 de l'article 6 ne sont pas directement applicables à l'article 7 de la Convention. Sur ce point, il est évident que les informations recueillies et la documentation élaborées en vue de l'élaboration des plans et des programmes diffèrent souvent de celles qui sont citées aux

¹¹⁶ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 9, en particulier p. 68 à 78.

¹¹⁷ Réponse de la Partie concernée à la communication, annexe 13, en particulier p. 81 à 97.

alinéas a) à f) du paragraphe 6 de l'article 6. Toutefois, le Comité considère que le raisonnement sur lequel reposent ces deux dispositions est que chaque Partie doit fournir les informations disponibles nécessaires pour que le public participe effectivement à la prise de décisions pertinentes dans chaque cas. Bien que n'étant pas directement applicables, les dispositions du paragraphe 6 de l'article 6 peuvent donc donner des orientations quant à l'application de l'obligation faite à l'article 7 de fournir « les informations nécessaires » au public, à condition que les différences entre les décisions relatives à des activités particulières et des plans et programmes soient prises en compte¹¹⁸.

90. Une différence importante entre l'article 6 et l'article 7 est que l'article 6 couvre des activités particulières généralement considérées comme celles « qui peuvent avoir un effet important sur l'environnement », alors que l'article 7 porte sur les plans et les programmes « relatifs à l'environnement ».

91. En principe, la législation nationale prévoit que les activités particulières « qui peuvent avoir un effet important sur l'environnement » soient soumises à une forme ou une autre d'évaluation de l'impact sur l'environnement. Le paragraphe 6 de l'article 6 porte donc sur les informations généralement fournies dans le processus d'évaluation de l'environnement, par exemple une description « des effets importants de l'activité proposée sur l'environnement » ou « des mesures envisagées pour prévenir et/ou réduire ces effets ».

92. Le concept de plans et programmes « relatifs à l'environnement » est beaucoup plus large et couvre non seulement les plans et programmes « qui peuvent avoir un effet important sur l'environnement », mais aussi ceux qui peuvent avoir un effet sur l'environnement sans que cet effet soit « important » et ceux qui ont pour objet de promouvoir la protection de l'environnement. Les plans et programmes « qui peuvent avoir un effet important sur l'environnement » doivent généralement faire l'objet d'une évaluation stratégique environnementale, en application de la législation nationale, et les dispositions du paragraphe 6 de l'article 6 pourraient être appliquées à ces plans et programmes *mutatis mutandis*. En revanche, pour les plans et programmes relatifs à l'environnement qui ne font pas l'objet d'une évaluation stratégique environnementale, en particulier ceux qui visent à promouvoir la protection de l'environnement (par exemple, un programme d'éducation à l'environnement ou un plan d'inspection environnementale), une partie des informations mentionnées aux alinéas a) à f) du paragraphe 6 de l'article 6 peuvent ne pas être pertinentes.

93. Le Comité estime que certaines des conditions visées au paragraphe 6 de l'article 6 devraient néanmoins servir d'orientations quant à ce que constitue les éléments de l'obligation, visée à l'article 7, de fournir « les informations nécessaires » au public. Le premier élément de l'obligation est de fournir « dès qu'elles sont disponibles, toutes les informations présentant un intérêt pour le processus décisionnel visé [...] qui peuvent être obtenues au moment de la procédure de participation du public ». Cela englobe notamment les « principaux rapports et avis adressés à l'autorité publique » disponibles au moment où le public est informé, conformément au paragraphe 2 de l'article 6 (voir art. 6, par. 6 f)). Sont également visées les informations disponibles sur les effets du plan ou du programme proposé sur l'environnement (voir art. 6, par. 6 b)). Le second élément est l'obligation de donner un « aperçu des principales solutions de remplacement étudiées par l'auteur de la demande d'autorisation » ce qui, dans le cas des plans et des programmes, correspondrait aux solutions étudiées par l'autorité compétente responsable de la préparation du plan ou programme donné.

94. À la lumière des observations ci-dessus, le Comité considère que l'obligation énoncée à l'article 7 de fournir « les informations nécessaires au public » impose à la fois :

a) De diffuser les informations énumérées au paragraphe 2 de l'article 6, y compris des informations sur les possibilités de participer et sur la disponibilité des renseignements pertinents ;

¹¹⁸ Voir aussi : *La Convention d'Aarhus : Guide d'application*, (Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.13.II.F.3), p. 179.

b) De mettre à la disposition du public toutes les informations en la possession des autorités compétentes qui sont pertinentes pour la prise de décisions et utiles à cette fin. Les informations pertinentes au titre de la catégorie b) englobent normalement les informations suivantes :

- i) Les principaux rapports et avis adressés à l'autorité compétente ;
- ii) Toute information sur les possibles conséquences pour l'environnement et sur l'analyse coûts-avantages et les autres analyses et hypothèses économiques utilisées dans le processus décisionnel ;
- iii) Un aperçu des principales solutions de remplacement étudiées par l'autorité compétente.

Information fournie pendant la consultation concernant le document DNS

95. En ce qui concerne les informations particulières soumises par l'auteur de la communication, le Comité relève que ce dernier affirme que la Partie concernée n'a pas fourni les informations nécessaires au public et distingue quatre manquements principaux (voir par. 68, 70, 72 et 74 ci-dessus). Le Comité examine chacun de ces quatre points ci-après.

a) Effets environnementaux du réseau en « Y » dans son ensemble

96. L'auteur de la communication affirme que les effets environnementaux cumulés des phases 1 et 2 du réseau en « Y », option retenue dans le document DNS, n'ont pas été examinés dans leur ensemble (voir par. 68 ci-dessus). Comme il est indiqué au paragraphe 94 b) ii) ci-dessus, le Comité considère que les informations sur les conséquences environnementales que pourrait avoir un plan ou un programme sont des « informations nécessaires » au sens de l'article 7 de la Convention. Ces informations devraient être divulguées, lorsqu'elles sont disponibles.

97. Le Comité constate toutefois que la Partie concernée a fourni la preuve (voir par. 69 et note 94 ci-dessus) que les informations sur les effets cumulés du projet ont été fournies à un stade ultérieur de la procédure de prise de décisions, dès qu'elles ont été disponibles. L'auteur de la communication ne conteste pas le fait que ces informations ont été mises à disposition ultérieurement.

98. Compte tenu de ce qui précède, le Comité estime que, dans les circonstances de l'affaire, la Partie concernée n'a pas manqué de se conformer à la prescription de l'article 7 de fournir « les informations nécessaires au public » au sujet des effets environnementaux du réseau en « Y » aux fins de la prise de décisions sur le document DNS.

b) Aperçu des principales solutions de remplacement étudiées par l'autorité compétente

99. L'auteur de la communication affirme qu'aucune information n'a été donnée sur les effets environnementaux respectifs des solutions de remplacement étudiées par la Partie concernée, y compris :

- a) Les effets relatifs sur l'environnement des solutions stratégiques autres que le transport ferroviaire à grande vitesse (voir par. 70 ci-dessus) ;
- b) Les effets relatifs sur l'environnement des autres configurations possibles pour le réseau de transport ferroviaire à grande vitesse (voir par. 72 ci-dessus) ;
- c) Les effets relatifs sur l'environnement d'un autre itinéraire pour le corridor (voir par. 74 ci-dessus).

100. À ce propos, le Comité rappelle ses conclusions concernant la communication ACCC/C/2016/16 (Lituanie), à savoir que :

« La Convention, tout en exigeant que les principales solutions de remplacement étudiées par l'auteur de la demande soient rendues accessibles, ne précise pas quelles solutions de remplacement devraient être étudiées. Ainsi, le

Comité a pour rôle de déterminer si les données dont disposaient les autorités chargées de décider prenant la décision étaient accessibles au public¹¹⁹. ».

101. Le Comité considère que le terme « options » utilisé au paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention a un sens plus large que le terme « solutions de remplacement étudiées » utilisé à l'alinéa e) du paragraphe 6 de l'article 6 de la Convention. Par « Options » on entend tous modes d'action que le décideur peut choisir ou que le public peut proposer, y compris l'« option zéro »¹²⁰. Les « solutions de remplacement étudiées » sont les options qui ont été élaborées et étudiées par le demandeur.

102. En l'espèce, la Partie concernée a étudié diverses solutions avant la publication du document DNS (voir par. 22 à 28 ci-dessus). Elle a également fourni des informations sur les principales solutions de remplacement étudiées avant la consultation publique sur le document DNS (voir par. 31, 71, 73 et 75 ci-dessus). L'auteur de la communication ne conteste pas que ces informations aient été fournies, même si, à son avis, elles n'étaient pas suffisantes. Comme indiqué ci-dessus, le Comité n'examinera pas si la Partie concernée a suffisamment étudié les effets sur l'environnement de toutes les solutions envisagées. L'élément déterminant est que le Comité n'est saisi d'aucun élément de preuve permettant de conclure que la Partie concernée disposait d'informations supplémentaires sur les solutions de remplacement étudiées au moment où la consultation publique a été organisée, mais ne les a pas diffusées.

103. Compte tenu de ce qui précède, le Comité estime que la Partie concernée a fourni au public un aperçu des principales solutions de remplacement étudiées par l'autorité compétente et n'a donc pas manqué de se conformer à la prescription de l'article 7 de fournir « les informations nécessaires » au public.

104. S'appuyant sur les conclusions énoncées aux paragraphes 98 et 103 ci-dessus, le Comité estime que la Partie concernée n'a pas manqué de se conformer à la prescription de l'article 7, de fournir « les informations nécessaires au public » dans les circonstances de l'espèce.

Cadre transparent et équitable

105. Les dispositions de l'article 7 qui imposent de prendre des dispositions pour que le public participe dans un « cadre transparent et équitable » portent à la fois sur la transparence et sur l'équité du cadre général mis en place par la Partie concernée pour la participation du public aux plans et aux programmes ainsi que la transparence et l'équité de la procédure de participation du public appliquée pour un plan ou un programme particulier. En l'espèce, l'allégation formulée par l'auteur de la communication ne vise pas le cadre mis en place par la Partie concernée en général, mais s'appuie pour beaucoup sur l'allégation selon laquelle toutes les informations nécessaires n'ont pas été communiquées au public dans le cadre de la prise de décisions sur le document DNS. Ayant constaté au paragraphe 104 ci-dessus que la Partie concernée n'a pas omis de communiquer les informations nécessaires au public en l'espèce, le Comité conclut que l'allégation de l'auteur de la communication selon laquelle la Partie concernée n'a pas fourni un cadre transparent et équitable, comme l'exige l'article 7, n'est pas étayée.

IV. Conclusions

106. Compte tenu de ce qui précède, le Comité conclut qu'en l'espèce, la Partie concernée n'a pas enfreint les dispositions de l'article 7 de la Convention.

¹¹⁹ ECE/MP.PP/2008/5/Add.6, par. 79.

¹²⁰ ECE/MP.PP/C.1/2011/2/Add.10, par. 82.