



Conseil économique et social

Distr. générale
11 janvier 2013
Français
Original: anglais

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

Quarantième réunion

Genève, 25-28 mars 2013

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Communications émanant du public

Conclusions et recommandations relatives à la communication ACCC/C/2010/53 concernant le respect par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord des obligations découlant de la Convention

Établies par le Comité d'examen du respect des dispositions
et adoptées le 28 septembre 2012

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1–14	2
II. Résumé des faits, des éléments de preuve et des aspects considérés	15–69	3
A. Cadre juridique	15–16	3
B. Rappel des faits.....	17–38	3
C. Questions de fond.....	39–66	7
D. Voies de recours internes.....	67–69	12
III. Examen et évaluation par le Comité	70–88	13
IV. Conclusions et recommandations.....	89–91	16
A. Principales conclusions relatives au non-respect des dispositions.....	90	16
B. Recommandations	91	16

I. Introduction

1. Le 26 novembre 2010, le Sous-Comité de la circulation du Lord Moray's Feuars Committee (Comité de propriétaires de Moray Feu) (l'auteur de la communication), qui représente les intérêts des résidents de Moray Feu, a soumis au Comité d'examen du respect des dispositions une communication faisant état du non-respect par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (la Partie concernée) des obligations qui lui incombent en vertu 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).

2. L'auteur de la communication affirme que ses droits au titre des trois piliers de la Convention ont été violés, et en particulier les articles 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 9. Premièrement, il affirme que le Conseil municipal d'Édimbourg n'a pas recueilli les renseignements pertinents en matière d'environnement ni fourni les renseignements déjà en sa possession dans ce domaine qui lui ont été demandés. Deuxièmement, il affirme s'être vu refuser la possibilité de participer activement à la prise de décisions concernant le détournement permanent de la circulation par la zone résidentielle de Moray Feu (Édimbourg) en vue de faire place à un système rapide de métro léger, le réseau de tramway d'Édimbourg (Edinburgh Tram Network). Troisièmement, l'auteur de la communication affirme que, par le recours à une loi d'initiative parlementaire de portée restreinte pour faire approuver le système de tramway, les résidents de Moray Feu se sont vu priver de l'accès à la justice dans une affaire qui constituait une atteinte importante à leur environnement.

3. À sa trente et unième réunion (du 22 au 25 février 2011), le Comité a décidé à titre préliminaire que la communication était recevable.

4. Conformément au paragraphe 22 de l'annexe à la décision I/7 de la Réunion des Parties à la Convention, la communication a été transmise à la Partie concernée le 29 mars 2011. À la même date, compte tenu du fait que l'auteur de la communication avait également saisi d'une plainte à ce sujet le Médiateur des services publics écossais (le Médiateur)¹, le Comité a décidé de suspendre tout examen complémentaire de la communication tant qu'il n'aurait pas été informé plus précisément de l'état d'avancement de l'examen de ladite plainte par le Médiateur.

5. Le 29 juin 2011, l'auteur de la communication a transmis au Comité la décision du Médiateur ainsi que la lettre dans laquelle il communiquait à ce dernier ses observations sur cette décision.

6. Le 12 juillet 2011, l'auteur de la communication a transmis au Comité divers courriers électroniques échangés entre lui-même et les autorités de la ville d'Édimbourg.

7. Par une lettre datée du 23 août 2011, la Partie concernée a répondu aux allégations de l'auteur de la communication.

8. À sa trente-quatrième réunion (du 20 au 23 septembre 2011), le Comité a décidé d'examiner la teneur de la communication à sa trente-cinquième réunion (du 13 au 16 décembre 2011).

9. Suite à une demande du Comité transmise par courrier daté du 29 novembre 2011, l'auteur de la communication a énuméré les diverses dispositions de la Convention qu'il estimait avoir été violées par la Partie concernée.

¹ Désigné par l'acronyme SPSO (Scottish Public Services Ombudsman) dans la correspondance avec le Comité.

10. Le Comité a examiné la communication à sa trente-cinquième réunion, avec la participation de représentants de l'auteur de la communication et de la Partie concernée. À la même réunion, le Comité a confirmé la recevabilité de la communication.

11. Suite aux demandes d'éclaircissements sur certains points formulées par le Comité, l'auteur de la communication et la Partie concernée ont présenté des renseignements complémentaires les 9, 11, 15 et 16 février 2012 et le 17 février 2012, respectivement.

12. À sa trente-septième réunion (du 26 au 29 juin 2012), le Comité a élaboré un projet de conclusions, lequel, conformément au paragraphe 34 de l'annexe à la décision I/7, a ensuite été adressé le 13 août 2012 pour observations à la Partie concernée et à l'auteur de la communication. Tous deux ont été invités à soumettre des observations avant le 10 septembre 2012.

13. La Partie concernée et l'auteur de la communication ont fait part de leurs observations le 10 septembre 2012.

14. À sa trente-huitième réunion (du 25 au 28 septembre 2012), le Comité a adopté ses conclusions et décidé de les publier sous la forme d'un document officiel avant sa quarantième réunion. Il a demandé au secrétariat de les adresser à la Partie concernée et à l'auteur de la communication.

II. Résumé des faits, des éléments de preuve et des aspects considérés²

A. Cadre juridique

15. En février 2008, l'administration écossaise a modifié la réglementation de 1999 relative à la procédure concernant les arrêtés pris par les autorités locales écossaises en matière de circulation (Local Authorities Traffic Orders (Procedure) (Scotland) Regulations, 1999) (SSI 2008/03). Cette réglementation définit la procédure à suivre par les autorités locales avant de prendre un arrêté réglementant la circulation, par exemple ceux adoptés afin de permettre au réseau de tramway d'Édimbourg d'emprunter certaines sections du réseau routier public. Cette modification visait à accélérer l'application de la réglementation à des projets ayant déjà été soumis à un examen parlementaire approfondi et approuvés en vertu d'une loi d'initiative parlementaire en disposant que l'audition des objections serait discrétionnaire et non plus obligatoire.

16. La Commission des transports, de l'infrastructure et de l'environnement (anciennement Commission des transports) est une commission exécutive du Conseil municipal d'Édimbourg. Elle participe au premier chef à la promulgation des arrêtés en matière de circulation et à la mise en œuvre du projet de tramway dont l'historique est résumé ci-après.

B. Rappel des faits

17. Moray Feu est une zone résidentielle du centre d'Édimbourg, dans le quartier de New Town qui a été inscrit en 1995 au Patrimoine mondial par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). La communication présente les

² 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 lui.

objections des résidents de Moray Feu au détournement permanent par Moray Feu de l'ensemble de la circulation qui passait précédemment par la principale artère commerçante du centre-ville (Princes Street et Shandwick Place), située un peu au sud. Les modifications du plan de circulation ont commencé au milieu des années 1990. Cependant, le projet de réseau de tramway d'Édimbourg, conçu pour traverser le centre-ville et lancé en 2004, a eu une incidence supplémentaire sur la conception du plan de circulation. Les principaux faits concernant l'élaboration des arrêtés relatifs à la circulation et le projet de tramway sont résumés dans les paragraphes qui suivent³.

18. En 1995-1996 a été lancée la phase I du Plan de gestion de la circulation dans le centre d'Édimbourg (Central Edinburgh Traffic Management Scheme) par un arrêté interdisant la circulation à titre expérimental dans le sens est-ouest dans Princes Street, principale artère commerçante d'Édimbourg. Le Plan a fait l'objet d'un suivi, des conclusions ont été établies, puis se sont succédé de 1997 à 2003 plusieurs phases de consultation obligatoire avec diverses parties prenantes, notamment les pouvoirs publics et les entreprises ainsi que les organisations et particuliers des zones touchées, ce qui a abouti à la mise en place de modifications et de mesures. Après l'adoption de la réglementation de 1999 (voir par. 15), des journalistes indépendants ont également participé à la consultation.

19. L'arrêté réglementant la circulation de façon permanente (phase II du Plan) a été établi sous sa forme définitive et mis en œuvre en 2005/06. Le Plan intégrait des recommandations et observations découlant des consultations et ayant des incidences sur Moray Feu, entre autres: a) étant donné que la majeure partie de la circulation en direction de l'est et de l'ouest passait par Shandwick Place, l'augmentation de la circulation traversant Moray Feu serait minime; b) à titre de solution de remplacement, et de préférence, il conviendrait de définir un moyen plus strict pour tenir la circulation de passage entièrement à l'écart de [Moray Feu]; c) l'interdiction de circuler dans Princes Street en direction de l'ouest ne devrait pas s'appliquer pendant la nuit ou le soir (voir annexe 10 de la communication).

20. En 2004, le Conseil municipal d'Édimbourg a déposé auprès du Parlement écossais deux projets de loi relatifs à la construction des lignes de tramway 1 et 2, respectivement. Le nouveau système devait emprunter Princes Street et Shandwick Place et, selon les plans accompagnant le projet, la circulation ordinaire ne devait pas être autorisée sur ces voies. L'examen par la Commission parlementaire, qui comprenait une étape préliminaire, une étape d'examen et une étape finale, s'est déroulé de 2004 à 2006.

21. Dans ce contexte, les résidents de Moray Feu ont commencé en 2005 à présenter au Conseil municipal des observations faisant état de leurs préoccupations concernant les répercussions environnementales qu'aurait pour Moray Feu le projet de tramway. En particulier, le Lord Moray's Feuars Committee, par l'intermédiaire du Conseil local de New Town, Broughton et Pilrig, a présenté une objection concernant l'absence de dispositions prises pour éviter le détournement de l'ensemble de la circulation par Moray Feu, en dépit des recommandations issues de l'audition publique de 2003. Le rapport de la Commission parlementaire ne prend pas acte de cette objection⁴. Lors de l'étape d'examen,

³ Pour un aperçu détaillé des événements, on se reportera au projet de chronologie établi par le secrétariat le 20 janvier 2012, aux modifications de ce projet de chronologie proposées par l'auteur de la communication le 15 février 2012 et à la chronologie fournie par la Partie concernée le 17 février 2012. Ces documents et d'autres documents soumis pour examen concernant la communication sont disponibles en ligne à l'adresse <http://www.unece.org/env/pp/compliance/Compliancecommittee/53TableUK.html>.

⁴ On trouvera le détail des trois étapes concernant les deux projets de loi respectivement aux adresses électroniques suivantes: <http://www.scottish.parliament.uk/parliamentarybusiness/Bills/25121.aspx> et <http://www.scottish.parliament.uk/parliamentarybusiness/Bills/25156.aspx>.

la Commission a entendu les objections présentées par le Conseil municipal – y compris celles émanant des résidents de Moray Feu – mais n’a reconnu le bien-fondé d’aucune d’entre elles.

22. En avril 2006, les deux lois d’initiative parlementaire de portée restreinte du Parlement écossais approuvant la construction et l’exploitation du réseau de tramway d’Édimbourg⁵ ont reçu la sanction royale, à la suite de quoi a commencé une modélisation détaillée de la circulation.

23. En mars 2008, Shandwick Place a été fermée à la circulation ordinaire en vertu d’un arrêté temporaire réglementant la circulation en vue de la réalisation des travaux d’infrastructure du tramway (pose des rails et autres). Un des itinéraires de remplacement empruntant le réseau routier public passait par Moray Feu. Un revêtement temporaire en asphalte a été mis en place sur certaines sections pavées de la chaussée. Aujourd’hui, Shandwick Place demeure fermée à la circulation ordinaire.

24. À l’automne 2008, des expositions faisant «le point sur la conception du plan de circulation» se sont tenues en plusieurs endroits d’Édimbourg afin de permettre au public de voir les premiers projets de mesures de réglementation de la circulation issus des travaux de modélisation détaillée. Ces propositions faisaient apparaître qu’une restriction permanente de la circulation ordinaire dans Shandwick Place était une caractéristique nécessaire du projet. De l’avis de l’auteur de la communication, ces expositions étaient informatives plutôt qu’interactives.

25. En 2008, les résidents de Moray Feu ont commencé à présenter des objections à titre individuel auprès du Conseil municipal pour lui demander de prendre des mesures visant à limiter le volume et la nature de la circulation passant par Moray Feu. À partir de ce moment, lesdits résidents ont estimé que le Conseil ne prendrait pas les mesures demandées et ils ont formé le Sous-Comité de la circulation (l’auteur de la communication) au sein du Lord Moray’s Feuars Committee.

26. Une des principales objections était que les répercussions du détournement de la circulation par Moray Feu étaient insupportables. Le Conseil municipal ayant refusé de procéder à une enquête pour mesurer l’augmentation de la circulation, le Lord Moray’s Feuars Committee a effectué sa propre enquête, qui a fait apparaître une augmentation d’environ 45 % de la circulation (qui durait toute la nuit et comprenait des autobus et des poids lourds). D’autres démarches ont fait valoir que la circulation devrait être répartie entre Moray Feu et Princes Street (et passer par cette dernière en particulier le soir et pendant la nuit), et qu’il convenait d’envisager de rouvrir une route parallèle passant par la rue non résidentielle de Charlotte Place; qu’il fallait tenir compte du nombre et du type de véhicules passant par Moray Feu; que Moray Feu ne faisait pas partie des zones de gestion de la qualité de l’air ni des zones de gestion du bruit définies par le Conseil; qu’aucune étude sur la sécurité des piétons ni aucune étude d’impact n’avaient été réalisées; que l’irruption de la circulation endommagerait un site classé au Patrimoine mondial de l’UNESCO, etc⁶.

27. À la suite de ces objections, un renforcement de la surveillance de la qualité de l’air a été mis en place en 2009 dans Great Stuart Street. En outre, il a été recommandé d’autoriser la circulation à sens unique dans le sens ouest-est dans Hope Street afin d’encourager les véhicules à emprunter Charlotte Square plutôt que passer par Moray Feu. Le plan de circulation des tramways a été modifié en conséquence.

⁵ Edinburgh Tram (Line One) Act 2006 et Edinburgh Tram (Line Two) Act 2006.

⁶ Voir la liste des réclamations dans la communication originale, p. 7 et 8.

28. À mesure que le réseau de tramway se développait, son exploitation a rendu nécessaire de modifier les arrêtés réglementant la circulation en vigueur par de nouveaux arrêtés. La consultation obligatoire avant l'adoption des nouveaux arrêtés a été lancée en 2009 et les projets ont été envoyés aux principaux intervenants et affichés sur Internet pour informer le public.

29. En janvier 2010, l'auteur de la communication a officiellement déposé une plainte auprès du Conseil municipal d'Édimbourg, ce qui a donné lieu à un échange de courriers. Cette procédure a été suivie par le dépôt d'une plainte auprès du Médiateur en juin 2010, qui a rendu le 22 juin 2011 une décision dans laquelle il ne retenait aucun des griefs de l'auteur de la communication (voir par. 68 ci-dessous).

30. En février 2010, suite à l'aboutissement du processus de consultation obligatoire, les membres du Conseil municipal, en qualité d'autorité locale chargée de la circulation, ont approuvé le début de la procédure visant à adopter deux arrêtés réglementant la circulation relatifs au réseau de tramway d'Édimbourg⁷. Lesdits arrêtés⁸ ont été annoncés publiquement le 22 février 2010, la période ouverte pour formuler observations et objections courant jusqu'au 20 mars 2010.

31. En septembre 2010, il a été pris note, dans le rapport sur les observations et objections relatives aux projets d'arrêtés, du fait que la majorité des observations et objections reçues exprimaient des préoccupations relatives aux répercussions de la restriction de la circulation dans Shandwick Place et à la proposition d'interdire de manœuvrer à Blenheim Place.

32. Le 23 novembre 2010, la Commission des transports, de l'infrastructure et de l'environnement du Conseil municipal d'Édimbourg a examiné le rapport et les recommandations, à savoir: a) les projets d'arrêtés visant à mettre en œuvre le système de tramway (qui, selon l'auteur de la communication, ne prévoyaient pas de disposition visant à limiter le détournement de la circulation par Moray Feu); b) une recommandation visant à mettre en place des «ateliers» pour traiter les objections; c) une recommandation visant à maintenir l'interdiction de la circulation routière dans Shandwick Place.

33. En janvier 2011 s'est tenue la première réunion avec tous les opposants aux arrêtés réglementant la circulation, y compris les résidents de Moray Feu, au cours de laquelle les structures des trois futurs ateliers ont été convenues et des présidents ont été élus. Des représentants de l'auteur de la communication ont été élus à la présidence de deux ateliers.

34. En mars 2011, les questions de qualité de l'air ont été examinées par la Sous-Commission du tramway de la Commission des transports, de l'infrastructure et de l'environnement, y compris des déclarations de résidents de Moray Feu et d'experts appelés à témoigner par les autorités. La Sous-Commission a conclu que les contrôles avaient été effectués correctement et qu'il n'existait pas d'indice sérieux d'une aggravation des problèmes respiratoires à Moray Feu, et a noté que les experts avaient contesté les chiffres concernant le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules en suspension dans l'atmosphère cités dans l'étude conduite par les résidents de Moray Feu.

⁷ Il s'agit des deux arrêtés suivants: a) The City of Edinburgh Council (Edinburgh Tram) (Prohibition of Entry, Motor Vehicles and Turning, One-Way Roads, Bus/Tram Priority Lanes and Weight Limit) Traffic Regulation Order 201(-) TRO/09/60A; b) The City of Edinburgh Council (Edinburgh Tram) (Traffic Regulation; Restrictions on Waiting, Loading and Unloading, and Parking Places) Designation and Traffic Regulation Order 201(-) TRO/09/60B.

⁸ La Partie concernée utilise l'acronyme TRO1 pour faire référence aux deux arrêtés réglementant la circulation relatifs à la création de la ligne de tramway.

35. Une étude achevée en avril 2011 a montré que les répercussions du détournement de la circulation par Moray Feu seraient probablement moindres que celles signalées en 2008. Les résultats de l'étude ont été communiqués aux résidents de Moray Feu.

36. Dans le même temps, des mesures ont également été prises en vue de la mise en place d'une zone à vitesse limitée à 20 miles par heure (environ 30 km/h) dans la zone située au nord de Haymarket.

37. En septembre 2011, le Conseil municipal d'Édimbourg a pris la décision de réaliser par étapes le projet de tramway et a donné son approbation au processus obligatoire permettant le cas échéant de modifier les arrêtés réglementant la circulation s'y rapportant.

38. En février 2012, la Commission des transports, de l'infrastructure et de l'environnement a examiné le rapport sur l'atelier et les recommandations qui y figuraient concernant la manière de faire avancer la résolution des problèmes qui y étaient signalés.

C. Questions de fond

Accès à l'information (art. 4 et 5)

39. L'auteur de la communication affirme que le Conseil municipal n'a ni recueilli les données appropriées en matière d'environnement ni fourni celles qu'il possédait déjà qui lui étaient demandées, en violation des articles 4 et 5 de la Convention. Aucune étude d'impact environnemental spécifique sur les effets probables de l'augmentation de la circulation sur la zone résidentielle de Moray Feu n'a été publiée. L'auteur de la communication a demandé à plusieurs reprises au Conseil des données concernant le projet de tramway, notamment: des chiffres concernant le volume de trafic avant et après le détournement «temporaire» de la circulation en mars 2008, et des mesures de la qualité de l'air (en faisant observer que le Conseil avait notamment tiré argument de la qualité de l'air pour interdire la circulation ordinaire dans Princes Street en 1996 et 2005). Le Conseil ayant fait savoir qu'il n'avait pas fait procéder à de telles mesures et n'en avait pas l'intention, l'auteur de la communication a commandé un comptage de la circulation avant le détournement de la circulation et a effectué son propre comptage après le détournement. Enfin, en octobre 2010, le Conseil a également installé un système de comptage automatique des véhicules.

40. En ce qui concerne la pollution par les gaz d'échappement, l'auteur de la communication affirme que, malgré ses demandes, le Conseil municipal a refusé de la contrôler sous prétexte que Moray Feu ne faisait pas partie des zones de contrôle du bruit et de la qualité de l'air qu'il avait définies. L'auteur de la communication considère cette justification comme tout à fait fallacieuse, étant donné que la Zone de contrôle de la qualité de l'air du centre d'Édimbourg avait été conçue de façon à couvrir la voie de circulation empruntant Princes Street et Shandwick Place.

41. L'auteur de la communication a donc mis en place sa propre station de contrôle et d'enregistrement du dioxyde d'azote et du bruit dans un sous-sol de Randolph Crescent. Quelque temps plus tard, apparemment sans en informer l'auteur de la communication, le Conseil municipal a mis en place un tube à diffusion passive dans une rue de Moray Feu à environ deux mètres au-dessus du niveau du sol. Les données recueillies au moyen de ce dispositif, qui ont été demandées par l'auteur de la communication, montrent que cette rue, qui était initialement l'une des moins polluées d'Édimbourg, était devenue en décembre 2009 la deuxième rue la plus polluée de celles contrôlées dans le cadre de la Zone de contrôle de la qualité de l'air et la seule de ces cinq rues à être de nature résidentielle. Les résidents ont exprimé des préoccupations concernant le positionnement du tube passif au-dessus du niveau du sol, alors que de nombreux habitants vivent dans des appartements en sous-sol situés environ cinq mètres en dessous du niveau du tube. Le contrôle effectué

par les résidents a montré que les sous-sols connaissaient des concentrations de polluants plus élevées.

42. L'auteur de la communication met également en question les correctifs apportés par le Conseil municipal à ses mesures brutes de dioxyde d'azote, qui, selon lui, aboutissent à réduire considérablement le chiffre indiqué par le Conseil. Selon l'auteur de la communication, un expert du Département de l'environnement, de l'alimentation et des affaires rurales (DEFRA) a montré que le Conseil appliquait une méthode de correction de la courbe de diffusion entachée d'erreurs et le Conseil refuse de le reconnaître. En outre, l'auteur de la communication affirme que le Conseil refuse de divulguer les données utilisées avec un système de correction fourni par le DEFRA. En se fondant sur les résultats fournis par ce système de correction non divulgué, le Conseil prétend que les données recueillies par l'auteur de la communication sont invalides (annexe 12 de la communication, annexe 5 de la réponse de la Partie concernée).

43. L'auteur de la communication fait valoir que, bien qu'il l'y ait invité, le Conseil municipal, lorsqu'il a fini par faire installer des tubes de mesure de la diffusion du dioxyde d'azote, n'a pas collaboré avec lui et a refusé de faire installer un tube à côté d'un de ses propres capteurs à des fins de comparaison.

44. En ce qui concerne le niveau de bruit causé par la circulation, l'auteur de la communication affirme avoir enregistré des niveaux très élevés de jour comme de nuit, mais ces données ont été rejetées par le Conseil municipal (annexe 14 de la communication). À la connaissance des résidents, le Conseil n'a pas effectué de mesures du bruit dans Moray Feu.

45. La Partie concernée fait observer que le projet de tramway a été soumis à une évaluation complète suivant les Directives pour l'évaluation des transports d'Écosse (Scottish Transport Appraisal Guidance), qui a été examinée par le Parlement avant de prendre la décision de mettre en place le projet.

46. Plus généralement, le Conseil municipal est légalement tenu de contrôler la qualité de l'air ainsi que d'élaborer des mesures visant à améliorer cette qualité et de les évaluer⁹. Il recueille et étalonne des données concernant la qualité de l'air conformément aux directives nationales en vigueur au Royaume-Uni, à savoir les Directives techniques du DEFRA pour le contrôle local de la qualité de l'air (DEFRA Local Air Quality Management Technical Guidance (09)). Ces données et cet étalonnage sont validés par un laboratoire indépendant. Les données sont publiées chaque année – comme y sont tenues toutes les autorités locales écossaises – après avoir été examinées et entérinées par le Gouvernement écossais et l'Agence écossaise de protection de l'environnement (Scottish Environment Protection Agency).

47. La Partie concernée convient avec l'auteur de la communication que Moray Feu se trouve actuellement à l'extérieur de la Zone de contrôle de la qualité de l'air et indique que les niveaux d'azote enregistrés ne justifient pas d'inclure le quartier de Moray Feu dans la zone en question. Un contrôle supplémentaire de la qualité de l'air a néanmoins été entrepris dans Moray Feu (Great Stuart Street) depuis juillet 2009¹⁰.

48. En ce qui concerne les allégations de l'auteur de la communication selon lesquelles le Conseil municipal n'aurait pas fourni les données brutes qui lui étaient demandées, la Partie concernée fait valoir que cette information a bel et bien été fournie, accompagnée de

⁹ Cela est décrit plus en détail dans un rapport présenté à la Sous-Commission du tramway, en date du 28 février 2011 (voir l'annexe 7 de la réponse de la Partie concernée, reçue par le secrétariat le 23 août 2011 et affichée sur le site Web consacré à la communication).

¹⁰ Ibid., par. 2.6.

l'avis que, étant donné qu'il s'agissait de données «brutes» et qui n'avaient donc pas été calibrées, il n'était pas encore possible d'en tirer de conclusions.

49. La Partie concernée invite le Comité à noter que le Médiateur n'a pas retenu le grief de l'auteur de la communication selon lequel le Conseil municipal n'aurait pas procédé à une étude d'impact environnemental adéquate et complète (conclusions du Médiateur en date du 22 juin 2011, par. 34 à 36).

50. La Partie concernée fait valoir que, lors de la réunion de la Commission des transports, de l'infrastructure et de l'environnement qui s'est tenue le 27 janvier 2011, l'auteur de la communication a affirmé que les données présentées à la Commission étaient «erronées» et que les responsables avaient «considérablement sous-estimé» les niveaux de polluants. Pour répondre à ces affirmations, la Commission a demandé aux responsables d'établir un autre rapport concernant les éléments suivants: les données techniques fournies par les opposants; le contrôle du dioxyde d'azote et autres polluants au niveau des façades du bâtiment et au niveau des sous-sols; et les renseignements fournis par le corps médical au sujet d'une éventuelle augmentation du nombre de plaintes concernant des problèmes respiratoires.

51. La Partie concernée fait également valoir que, à la demande de la Commission, des fonctionnaires du Conseil municipal ont effectué les recherches nécessaires au sujet des trois points susmentionnés, y compris en consultant des experts du domaine concerné, et ont établi le rapport demandé, qui a été examiné lors d'une réunion de la Sous-Commission du tramway convoquée spécialement le 28 février 2011. Afin de mieux comprendre les enjeux, la Sous-Commission a également entendu le témoignage d'experts, ainsi que des déclarations de représentants de l'auteur de la communication¹¹.

52. La Partie concernée fait valoir que, bien que les experts aient montré lors de la réunion que les données de l'auteur de la communication étaient fallacieuses, la Sous-Commission a chargé des fonctionnaires d'élargir exceptionnellement les contrôles de la qualité de l'air dans le quartier de Moray Feu de façon à mettre en place un contrôle au niveau des sous-sols afin de répondre aux préoccupations de l'auteur de la communication. En conséquence, des contrôles au niveau des sous-sols et des façades des bâtiments ont commencé en juin 2011 sur un certain nombre de sites supplémentaires. En fonction de ces contrôles supplémentaires, le Conseil établira une estimation des valeurs moyennes annualisées au premier trimestre de 2012; à cette date, le facteur d'ajustement applicable pour tenir compte du biais et la concentration ambiante pour l'ensemble de l'année civile 2011 auront été calculés. Cela permettra de mettre à la disposition du public de plus amples informations concernant l'environnement, comme l'a demandé la Sous-Commission.

Participation du public (art. 6 et 7)

53. L'auteur de la communication affirme que le processus de participation du public a été défaillant. Il allègue que le rapport établi suivant les Directives pour l'évaluation des transports d'Écosse¹², effectué au stade de l'approbation parlementaire, n'aborde pas les effets du projet de tramway sur Moray Feu. En fait, ce rapport a été écrit deux ans avant les auditions parlementaires au cours desquelles le Conseil municipal a nié que Moray Feu serait touché. L'auteur de la communication fait valoir qu'il est inexact de dire que ledit rapport répond à la nécessité de mener une étude de l'impact environnemental du

¹¹ Voir le rapport de la Commission, les déclarations des témoins et les minutes de la réunion (annexes 7 à 10 à la réponse de la Partie concernée).

¹² Rapport à la Sous-Commission du tramway en date du 28 février 2011, par. 2.6 (annexe 7 de la réponse de la Partie concernée).

détournement de la circulation par Moray Feu, puisque la seule mention de détournements de circulation se trouve à l'annexe B dudit rapport¹³.

54. En réponse aux affirmations selon lesquelles le Conseil municipal a offert au public des possibilités de participation dépassant ses obligations légales, l'auteur de la communication soutient qu'il suffit d'examiner les objections présentées par le public et les réponses apportées par le Conseil pour comprendre à quel point cette participation a été insatisfaisante pour les résidents (ainsi qu'il est exposé en détail dans l'annexe 5 de la réponse de la Partie concernée).

55. En outre, l'auteur de la communication affirme que, n'ayant pas dû se soumettre à l'examen final d'une audience publique, le Conseil municipal a été en mesure de rejeter des critiques gênantes au moyen d'arguments non vérifiés. De l'avis de l'auteur de la communication, des concessions – par exemple la réouverture de Charlotte Square à la circulation dans un seul sens – n'ont été octroyées que sous une très forte pression des résidents, en fin de compte avec l'aide de conseillers locaux.

56. La Partie concernée estime que le projet de tramway et de détournement de la circulation a été approuvé par des lois d'initiative parlementaire en avril 2006, que le projet a fait l'objet d'un examen parlementaire approfondi et que des occasions de participer ont été offertes au public au cours de ce processus. Elle fait observer que ces possibilités sont décrites dans les paragraphes 3.4 à 3.7 de l'exposé des faits relatif aux arrêtés réglementant la circulation (annexe 2 de la réponse de la Partie concernée). L'établissement d'un rapport complet suivant les Directives pour l'évaluation des transports d'Écosse a été entrepris à l'étape de l'approbation par le Parlement, et le processus parlementaire a favorisé l'adoption d'améliorations supplémentaires en réponse à diverses objections reçues à l'époque (plus précisément, deux projets d'amendement ont été publiés, ce qui a entraîné l'ouverture d'une période de formulation d'objections). Des renseignements à l'intention des personnes opposées à une proposition de loi de portée restreinte peuvent être consultés sur le site Web du Parlement écossais¹⁴.

57. La Partie concernée ajoute que le Conseil municipal, dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire que lui confère la réglementation de 1999, a finalement décidé de ne pas tenir d'audition des objections se rapportant aux arrêtés réglementant la circulation, mais a entrepris une large consultation officieuse lors de l'élaboration de ces arrêtés. La Partie concernée soutient que l'absence d'une audition publique n'équivaut pas à un manque de possibilités de participer au processus de prise de décisions, étant donné que la majeure partie de la consultation, tant formelle qu'informelle, précède l'audition, si tant est qu'il en soit tenu une. Les mesures prises en vue de la consultation du public sont détaillées dans l'exposé des faits relatif aux arrêtés réglementant la circulation, qui donne un aperçu de l'évolution du projet de tramway et de la façon dont il satisfait aux exigences légales en vigueur concernant la participation du public (voir en particulier la section 6). La consultation publique approfondie réalisée pour les arrêtés réglementant la circulation relatifs au tramway est également décrite dans la réponse au Médiateur (annexe 1 de la réponse de la Partie concernée). En outre, les plans relatifs aux projets d'arrêtés

¹³ «La seule mention de détournements de circulation se trouve à l'annexe B, page 70. Sous le titre "Phase d'exploitation", il est mentionné que "...la circulation existante sera détournée de la ligne de tramway en un certain nombre d'endroits. Cela produira un changement de faible ampleur dans le paysage urbain de certaines zones en raison de l'augmentation de la circulation, mais étant donné que l'ampleur des détournements de circulation n'a pas été entièrement modélisée il n'est pas possible d'évaluer ces changements en détail"» (réponse de l'auteur de la communication reçue par le secrétariat le 30 septembre 2011 et affichée sur le site Web consacré à la communication, p. 3, par. 2; le rapport lui-même n'est plus accessible sur le site Web du Conseil municipal d'Édimbourg).

¹⁴ <http://www.scottish.parliament.uk/business/bills/billguidance/ifotpb.htm>.

réglementant la circulation ont été exposés en septembre 2008 «pour donner au public l'occasion de voir et de commenter les nouveaux projets [d'arrêtés réglementant la circulation]...» et «les observations découlant de ce processus seront prises en considération et, autant que possible, intégrées lors de la dernière mise au point du projet» (annexe 3 de la réponse de la Partie concernée).

58. La Partie concernée fait valoir que la modification des arrêtés réglementant la circulation, suite à l'expression de préoccupations relatives à l'augmentation de la circulation dans Shandwick Place, illustre bien la prise en considération des préoccupations des résidents (voir par. 32 ci-dessus). La Partie concernée soutient que les projets d'arrêté ont également été modifiés sous plusieurs autres aspects pour tenir compte des observations formulées à l'occasion de l'exposition des plans mentionnée ci-dessus.

59. La Partie concernée fait savoir que, depuis que l'auteur de la communication a soumis sa communication au Comité, un certain nombre de faits nouveaux pertinents se sont produits, en particulier l'examen des arrêtés réglementant la circulation relatifs au réseau de tramway (annexe 6 de la réponse de la Partie concernée), qui a donné lieu à des mesures visant à répondre aux objections relatives auxdits arrêtés. L'une des recommandations tendait à mettre en place des ateliers permettant de dialoguer avec les communautés locales pour envisager et étudier d'éventuelles mesures d'atténuation pour restreindre comme il se doit la circulation dans Shandwick Place. Ces ateliers (trois au total, dont deux ont été présidés par un représentant de l'auteur de la communication) ont débuté en janvier 2011.

60. La Partie concernée invite le Comité à noter que le Médiateur n'a pas retenu le grief selon lequel les résidents de la zone ont été exclus d'une véritable participation au processus de prise de décisions (conclusions du Médiateur du 22 juin 2011, par. 27 à 29). Le Médiateur a conclu expressément que les résidents avaient fait des observations sur les projets de loi concernés et que leurs préoccupations avaient été entendues, et qu'ils avaient et continueraient d'avoir la possibilité de présenter des observations sur l'évolution des arrêtés réglementant la circulation.

Accès à la justice (art. 9)

61. L'auteur de la communication fait valoir que l'utilisation d'une loi d'initiative parlementaire de portée restreinte pour approuver le projet de tramway a levé l'obligation de tenir une audition publique, en dépit du nombre d'objections au projet qui avaient été reçues du public. Il fait valoir que l'utilisation à cette fin d'une loi d'initiative parlementaire ainsi que la déclaration du Conseil municipal, lors du débat parlementaire ayant précédé l'adoption de la loi, affirmant que le projet de tramway n'aurait pas d'incidence sur la circulation traversant Moray Feu ont privé les habitants de Moray Feu du droit d'accéder à la justice conformément à l'article 9 de la Convention.

62. L'auteur de la communication fait observer que la modification de 2008 de la réglementation de 1999 disposant que l'audition des objections soit discrétionnaire et non obligatoire afin d'accélérer les projets ayant fait l'objet d'un examen parlementaire approfondi, tels les arrêtés réglementant la circulation, limite l'accès à la justice et a été adoptée trois ans seulement après la ratification de la Convention d'Aarhus par la Partie concernée¹⁵. À cet égard, l'auteur de la communication affirme que, contrairement à ce qu'affirme la Partie concernée, le détournement de la circulation par Moray Feu n'avait pas fait l'objet d'un examen parlementaire. En fait, lors de l'audition parlementaire de 2005, le représentant du Conseil municipal, en réponse aux observations des présidents des conseils

¹⁵ L'annexe 10 de la communication donne des extraits d'un rapport d'audition antérieur portant sur le détournement de la circulation par Moray Feu.

locaux, avait expressément affirmé que le quartier résidentiel de Moray Feu ne serait pas touché par le projet de tramway (annexes 2 et 3 de la communication). À cet égard, l'auteur de la communication prend note de l'affirmation du Conseil selon laquelle la nécessité de détourner de façon permanente la circulation ordinaire par Moray Feu n'aurait pas été établie avant 2008 (lorsqu'une telle nécessité est devenue de notoriété publique après l'exposition des plans en septembre), après quoi, dans la proposition d'arrêté réglementant la circulation du 22 septembre 2009, le détournement de la circulation a été qualifié de problème concernant un secteur plus vaste et qui devrait être traité après la mise en service des tramways.

63. En ce qui concerne les ateliers locaux qui ont été tenus au lieu d'une audition publique indépendante, l'auteur de la communication note qu'il a été statué sur les recommandations qui en étaient issues par les mêmes responsables du Conseil municipal auxquels l'auteur de la communication avait adressé des requêtes depuis 2008. En outre, il a été déclaré que la participation de ces fonctionnaires aux ateliers jouait un rôle d'appui mais n'avait pas pour objectif de fournir des solutions.

64. La Partie concernée réfute l'allégation de l'auteur de la communication selon laquelle il a été privé d'accès à la justice pour contester les décisions concernant les arrêtés réglementant la circulation relatifs au réseau de tramway. Elle fait valoir que le processus de consultation publique qui a été décrit a offert à l'auteur de la communication la possibilité de participer au processus de prise de décisions. Par ailleurs, en ce qui concerne l'accès à la justice, l'avis relatif aux arrêtés réglementant la circulation publié dans *The Scotsman* le 7 décembre 2010 précisait que toute personne désireuse de remettre en question la validité des arrêtés pouvait, dans les six semaines à partir de la date à laquelle ils ont été rendus, déposer un recours à cette fin auprès de la *Court of Session* (plus haute juridiction civile d'Écosse).

65. Enfin, s'il pensait qu'il existait une raison de le faire, l'auteur de la communication avait la possibilité de soumettre une demande de contrôle de constitutionnalité visant la décision du Conseil municipal d'adopter les arrêtés réglementant la circulation.

66. En ce qui concerne la possibilité d'un contrôle de constitutionnalité, l'auteur de la communication affirme que le coût d'un tel recours avait été estimé à un minimum de 60 000 livres, auquel s'ajoutait l'éventualité d'une sentence le condamnant à des dépenses d'un montant indéterminé. L'auteur de la communication fait valoir qu'un tel coût dépasse les moyens des résidents de Moray Feu et les privent d'accès à la justice.

D. Voies de recours internes

67. En janvier 2010, l'auteur de la communication a officiellement déposé plainte auprès du Conseil municipal d'Édimbourg (annexe 8 de la communication) pour plusieurs motifs, notamment celui d'avoir été exclu d'une véritable participation à l'établissement du Plan de gestion de la circulation dans le centre d'Édimbourg et du projet de tramway, qui ont eu l'un et l'autre des répercussions importantes sur Moray Feu. La plainte a donné lieu à l'échange d'une série de longues lettres entre l'auteur de la communication et le Conseil municipal de février à avril 2010. Dans sa réponse finale, le Conseil n'a pas retenu la plainte et a indiqué que l'auteur de la communication avait le droit de faire appel de la décision auprès du Médiateur.

68. En juin 2010, l'auteur de la communication a déposé auprès du Médiateur une plainte dans laquelle il affirmait que: a) le Conseil municipal avait accru la circulation dans Moray Feu par la manière dont il avait géré la circulation, suite à sa décision de développer le projet de tramway (grief non retenu); b) les résidents de Moray Feu avaient été exclus d'une véritable participation à ce processus (grief non retenu); c) le Conseil n'avait pas

effectué d'étude d'impact environnemental adéquate et complète concernant les conséquences permanentes de son projet en matière de bruit, de pollution atmosphérique, de sécurité et de passage continu de véhicules par la zone principalement résidentielle de Moray Feu (grief non retenu); d) le Conseil avait à plusieurs reprises fait des déclarations trompeuses, tant aux résidents de Moray Feu qu'aux autres parties intéressées, plus particulièrement lors des auditions parlementaires concernant les répercussions sur Moray Feu (grief non retenu). Le Médiateur, qui a évoqué un certain nombre de questions avec le Conseil en août 2010, a conclu dans le résumé de son enquête, en date du 22 juin 2011, qu'il n'avait pas de recommandations à faire.

69. Aucune autre procédure nationale ou internationale n'a été lancée pour traiter les problèmes mentionnés dans la communication.

III. Examen et évaluation par le Comité

70. Le Royaume-Uni a ratifié la Convention le 23 février 2005. Celle-ci est entrée en vigueur pour le Royaume-Uni le 24 mai 2005.

71. Le Comité décide de ne pas examiner les allégations de l'auteur de la communication relatives à l'accès à la justice, au motif que celles-ci – en ce qui concerne tant l'accès à l'information que le droit du public de participer – n'ont pas été suffisamment étayées par les observations écrites et orales présentées. En ce qui concerne l'accès à l'information, l'auteur de la communication avait la possibilité de s'adresser au Commissaire écossais à l'information. Pour ce qui est de la participation du public, celui-ci, y compris l'auteur de la communication, disposait de procédures d'examen permettant de mettre en cause la validité des arrêtés réglementant la circulation dans les six semaines à partir de la date à laquelle ils ont été rendus, et de demander un contrôle de la constitutionnalité de la décision du Conseil municipal de prendre ces arrêtés.

72. En outre, le Comité fait observer qu'il n'entre pas dans le cadre de son mandat d'évaluer la fiabilité des données techniques mesurées ou fournies par le Conseil municipal et l'auteur de la communication et du matériel utilisé par eux.

Accès à l'information

73. Sans s'engager dans le débat concernant la fiabilité des données techniques mesurées par le Conseil et l'auteur de la communication et du matériel utilisé par eux, le Comité estime qu'il y a lieu d'examiner la question de la nature des «données brutes» et si l'accès à celles-ci peut être refusé.

74. La définition et la portée des informations sur l'environnement au sens de la Convention sont larges. Le paragraphe 3 de l'article 2 fournit une liste indicative de ce qui constituerait des informations sur l'environnement et mentionne que l'expression «informations sur l'environnement» désigne toute information, sans restreindre la forme sous laquelle existent ces informations ni préciser s'il peut ou non s'agir de données «brutes» ou «traitées».

75. Le Comité estime que les données brutes sur la qualité de l'air et de l'atmosphère constituent des informations sur l'environnement au sens du paragraphe 3 a) de l'article 2 de la Convention. En conséquence, les autorités publiques doivent assurer l'accès aux informations qui leur sont demandées en application de l'article 4 de la Convention.

76. Le Comité examine la question de savoir si les autorités publiques peuvent refuser une demande d'accès à des données brutes sur l'environnement au titre d'une des exceptions énumérées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 4. La Convention ne donne pas de définition claire des éléments «en cours d'élaboration». La législation nationale peut donner

des instructions précises concernant la façon dont les données sur la qualité de l'air doivent être collectées, intégrées et traitées avant d'être examinées et étudiées, en vue d'atténuer l'effet de divers facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur les valeurs collectées, et de permettre le calcul de valeurs moyennes représentatives à partir de valeurs multiples collectées à différents moments au cours d'une longue période qui risquent de présenter des fluctuations importantes en raison de circonstances et facteurs divers (température, pression, etc.).

77. En ce qui concerne les données demandées, le Comité conclut que la Partie concernée, en ne divulguant pas les données brutes à la demande de l'auteur de la communication, ne s'est pas conformée au paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention. Si la divulgation de données brutes préoccupait les autorités, elles auraient dû les fournir tout en informant les destinataires qu'elles n'avaient pas été traitées selon la procédure établie pour le traitement des données brutes sur l'environnement. La même remarque s'applique en ce qui concerne les données traitées, pour lesquelles les autorités doivent également fournir des précisions quant à la façon dont elles ont été traitées et ce qu'elles représentent.

78. Le Comité fait observer que la Partie concernée l'a informé par lettre en date du 10 septembre 2012 de la publication par le Conseil municipal d'Édimbourg des données brutes demandées. En ce qui concerne la publication des données, le Comité prend note du fait que l'auteur de la communication n'a pas mis à profit la procédure administrative gratuite consistant à déposer un recours auprès du Commissaire écossais à l'information.

Participation du public

79. Afin d'évaluer si le droit de participation du public concerné a été violé au cours du processus de prise de décisions, il est nécessaire de déterminer quelle est la décision litigieuse. La communication porte sur la mise en place du réseau de tramway d'Édimbourg dans la municipalité d'Édimbourg. Le Comité croit comprendre que l'auteur de la communication ne remet pas en question le processus de participation du public à l'adoption des décisions concernant le projet – à savoir les lois d'initiative parlementaire de portée restreinte du Parlement écossais Edinburgh Tram (Line One) (Tramway d'Édimbourg (Ligne 1)) et Edinburgh Tram (Line Two) (Tramway d'Édimbourg (Ligne 2)), qui ont reçu la sanction royale en avril 2006 – mais conteste le processus de participation du public à l'adoption des arrêtés réglementant la circulation se rapportant au projet de tramway.

80. Les arrêtés réglementant la circulation ayant des répercussions sur Moray Feu comprennent: le Plan de gestion de la circulation dans le centre d'Édimbourg, qui a été élaboré au milieu des années 1990, achevé en 2003 et mis en application entre mai et octobre 2005, et les arrêtés réglementant la circulation se rapportant au projet de tramway, qui en 2009 ont été jugés nécessaires à la mise en œuvre du projet de tramway.

81. Le Comité n'examinera pas le processus qui a conduit à l'adoption du Plan de gestion de la circulation dans le centre d'Édimbourg, ce processus ayant effectivement été achevé en 2003, avant l'entrée en vigueur de la Convention pour la Partie concernée.

82. La Convention énonce des prescriptions quelque peu différenciées pour la participation du public selon qu'il s'agit de décisions relatives à des activités particulières (art. 6), de plans, programmes et politiques (art. 7), ou de dispositions réglementaires et/ou d'instruments normatifs juridiquement contraignants d'application générale (art. 8). La question de savoir si les arrêtés réglementant la circulation relèvent de l'article 6, de l'article 7 ou de l'article 8 de la Convention doit être tranchée selon le contexte et compte tenu de leurs effets juridiques (on se reportera aux conclusions relatives à la communication ACCC/C/2006/16 concernant la Lituanie (ECE/MP.PP/2008/5/Add.6, par. 57)).

83. Les arrêtés réglementant la circulation se rapportant au projet de tramway fournissent des directives concernant la manière d'organiser la circulation dans une zone donnée. Il ne s'agit pas de textes portant autorisation d'une activité particulière, mais de textes s'appliquant généralement à toute personne dans une situation analogue et, contrairement à un plan ou un programme, ils créent des obligations juridiques contraignantes. En tant que tels, ils relèvent de l'article 8 de la Convention.

84. La Convention prévoit d'une manière générale les modalités de participation du public à l'élaboration d'instruments normatifs juridiquement contraignants d'application générale, en indiquant quelques-uns des principes fondamentaux et des normes minimales en matière de participation du public consacrés par la Convention (à savoir, permettre la participation effective du public à un stade précoce, lorsque toutes les options sont ouvertes; publier un projet suffisamment tôt; fixer des délais suffisants pour permettre au public de consulter le projet et de formuler des observations). Une certaine marge d'appréciation est donc laissée aux Parties concernant la manière dont la participation du public doit être organisée. Dans le cas présent, le public a eu la possibilité de formuler des observations en plusieurs occasions (voir aussi le rapport du Médiateur, en particulier les paragraphes 22 à 29). Le Comité est d'avis que la Partie concernée a offert au public des possibilités de participer à un degré qui satisfait aux prescriptions de l'article 8.

85. Plus particulièrement, le Comité note que: a) l'effet des arrêtés réglementant la circulation se rapportant au projet de tramway était essentiellement le même que celui du Plan de gestion de la circulation dans le centre d'Édimbourg, à savoir le détournement par Moray Feu de la circulation empruntant précédemment l'artère commerçante de la ville et, bien que le Comité n'examine pas la question de savoir si le processus d'adoption dudit Plan était conforme à la Convention, il constate qu'en pratique les résidents de Moray Feu ont eu l'occasion de formuler observations, objections et protestations concernant les conséquences du Plan depuis 1997; b) surtout, les arrêtés réglementant la circulation n'ont pas été mis au point définitivement et, suivant la recommandation de la Commission des transports, de l'infrastructure et de l'environnement, des ateliers continuent d'être organisés pour faire avancer des mesures visant à atténuer les répercussions de la restriction de la circulation dans Shandwick Place sur les zones voisines.

86. Le Comité examine également la question de savoir si les résultats de la participation du public ont été pris en compte dans la mesure du possible. Cela est obligatoire en vertu de l'article 8 et, dans la pratique, il en découle que la version finale de l'instrument normatif concerné – en l'occurrence, les arrêtés réglementant la circulation – doit être accompagnée d'une explication du processus de participation du public et de la manière dont les résultats de ladite participation ont été pris en compte.

87. À cette fin, le Comité a examiné les rapports de la Commission des transports, de l'infrastructure et de l'environnement intitulés «Edinburgh Tram – Traffic Regulation Orders» (Tramway d'Édimbourg – Arrêtés réglementant la circulation) et «Edinburgh Tram – Traffic Regulation Order: TRO1 Review» (Tramway d'Édimbourg – Arrêtés réglementant la circulation: Examen des arrêtés), tous deux en date du 21 septembre 2010 (annexes 5 et 6 de la réponse de la Partie concernée en date du 23 août 2011). Le Comité estime que les observations relatives aux répercussions sur Moray Feu ont été prises en compte. Les observations et les éléments justificatifs concernant la qualité de l'air et le bruit ont certes été rejetés, mais une argumentation détaillée a été fournie et des mesures particulières ont été recommandées. Parmi les mesures à prendre figuraient la poursuite du contrôle de la qualité de l'air et l'organisation d'ateliers avec les résidents pour envisager des mesures d'atténuation, qui ont été considérées comme nécessaires étant donné que, même si les mesures officielles publiées montraient que les niveaux de qualité de l'air et de bruit étaient conformes aux normes en vigueur au Royaume-Uni et dans l'Union européenne, l'existence d'une incidence sur la qualité de l'air et le bruit a néanmoins été reconnue. En outre, il a été

recommandé de retenir d'autres itinéraires de remplacement (par exemple la réouverture de la circulation dans Hope Street en direction de l'est) afin de contribuer à répartir la circulation dans le secteur¹⁶.

88. Pour ces raisons, le Comité ne considère pas que la Partie concernée ait omis de prendre en compte autant que possible les objections ou observations de l'auteur de la communication. Dans le même temps, le Comité note que le processus de participation du public n'est pas encore achevé. La Partie concernée a sans doute fait son possible pour favoriser la participation du public, mais le Comité note que cette participation aurait été plus efficace si les données brutes, élément fondamental pour la prise de décisions, avaient été fournies au public comme elles auraient dû l'être. Si le Comité a déjà conclu que le refus de l'accès aux données brutes constituait un cas de non-respect de l'article 4, il n'est toutefois pas d'avis que ce refus constitue également un cas de non-respect de l'article 8. Le Comité fait observer que le processus de prise de décisions n'est pas terminé et souligne que les données brutes doivent être mises à la disposition du public pour la suite de ce processus.

IV. Conclusions et recommandations

89. Eu égard à ce qui précède, le Comité adopte les conclusions et les recommandations ci-après.

A. Principales conclusions relatives au non-respect des dispositions

90. Le Comité estime qu'en ne fournissant pas au public les données brutes qui lui étaient demandées la Partie concernée n'a pas respecté les dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention pendant un certain temps (par. 77). Dans le même temps, il constate que les données brutes en question sont actuellement mises à la disposition du public. Par conséquent, la Partie concernée ne se trouve plus dans une situation de non-respect des dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention.

B. Recommandations

91. En application du paragraphe 35 de l'annexe à la décision I/7 et compte tenu de la cause et du degré du non-respect, le Comité recommande à la Réunion des Parties, conformément au paragraphe 37 b) de l'annexe de la décision I/7, de recommander à la Partie concernée de veiller à maintenir la pratique consistant à publier les données brutes dans le cadre des processus décisionnels en cours.

¹⁶ Voir en particulier le point 2.1 de l'appendice 1 relatif aux paragraphes 3.24 à 3.40 et les sections 14 à 18 de l'appendice 2 du rapport «Edinburgh Tram – Traffic Regulation Orders» (voir annexe 5 de la réponse de la Partie concernée).