

ATF 142 II 128 - TF, 18.03.2016, 1C_232/2014*

Faits

Plusieurs individus déposent des demandes d'indemnisation contre l'aéroport de Zurich pour leurs biens-fonds situés à env. 8 km du bord de la piste de l'aéroport, régulièrement survolés à 350 m de hauteur par des avions de taille importante pendant env. 60 mn. Après avoir effectué des visions locales entre 6h00 et 6h50, la Commission fédérale d'estimation (ci-après : CFE) rejette les demandes. Les propriétaires recourent alors au Tribunal administratif fédéral. Après de nouvelles visions locales, celui-ci rejette les recours en ce qui concerne l'expropriation en raison du survol direct et renvoie la cause à la CFE pour réexamen au sujet de l'expropriation des droits de voisinage. Suite au recours des propriétaires, le Tribunal fédéral est appelé à déterminer si le survol direct des biens-fonds aurait dû donner lieu à une expropriation pour atteinte directe à la propriété et, subsidiairement, si les conditions pour une expropriation des droits de voisinage étaient remplies.

Droit

Le Tribunal fédéral examine d'abord si les propriétaires ont droit à une indemnité pour le survol stricto sensu, indépendamment de l'indemnité pour immissions excessives due en cas d'expropriation des droits de voisinage. Tel est le cas si le survol représente une atteinte directe à leur propriété au sens de l'art. 641 al. 2 CC. A cet égard, il rappelle que la propriété s'étend verticalement dans toute la profondeur et la hauteur utiles à son exercice (art. 667 al. 1 CC). L'étendue spatiale verticale est ainsi déterminée en fonction des circonstances concrètes et de l'intérêt digne de protection du propriétaire à maîtriser cet espace et empêcher l'intrusion de tiers. Dans ce contexte, la hauteur à partir de laquelle un avion pénètre dans la propriété d'autrui ne peut être définie de manière générale, mais dépend de l'utilisation et la situation du terrain, du type et de la taille de l'avion ainsi que des nuisances du survol.

Dans des affaires précédentes, le Tribunal fédéral a notamment pris en compte le sentiment de crainte et l'effet menaçant des survols bas d'avions plus grands que les maisons

survolées ainsi que les nuisances particulières des survols, comme le bruit intense d'atterrissage, les remous d'air et les effluves provenant des moteurs. En revanche, le simple caractère impressionnant du survol ainsi que le bruit considéré de manière isolée ne sont pas pertinents à eux seuls. Ainsi, le dépassement des valeurs limites d'immission pour le bruit et ses effets, tels que les réveils matinaux brusques, ne suffisent pas encore à reconnaître une atteinte directe à la propriété. Les propriétaires se trouvent en effet alors dans la même situation que les autres habitants à proximité de l'aéroport. Cette nuisance leur donne droit à des mesures de protection passives et, si les conditions en sont remplies, à une indemnité pour expropriation des droits de voisinage. En revanche, la reconnaissance d'une atteinte directe à la propriété exige des perturbations psychiques et/ou physiques plus spéciales et typiques des survols.

En l'espèce, le Tribunal fédéral estime que les visions locales ont démontré que les avions étaient certes visibles, mais pas encore menaçants et que, le bruit mis à part, aucune autre nuisance typique du survol ne pouvait être admise en l'espèce. Partant, le recours doit être rejeté en ce qui concerne l'indemnité pour atteinte directe à la propriété.

Dans un deuxième temps, le Tribunal fédéral s'attache à déterminer si les conditions d'une indemnité pour expropriation formelle des droits de voisinage, à savoir l'imprévisibilité, la spécialité et la gravité du dommage, sont remplies. S'agissant de la première condition, le 1er janvier 1961 est le jour déterminant pour la prévisibilité des immissions dues au bruit des avions dans la zone des aéroports suisses. Il s'agit d'une règle générale, applicable à toutes les procédures et à observer de manière stricte, même si l'agencement des vols se modifie par la suite de manière importante et imprévisible. Le développement du trafic aérien dépend en effet de nombreux facteurs sujets à évolution, raison pour laquelle il faut s'attendre à ce qu'il se modifie. Ces changements n'entraînent pas l'imprévisibilité des immissions.

Dans le cas concret, les vols en direction du sud étaient certes limités par un aéroport militaire, mais ils n'ont jamais été exclus de prime abord. En outre, il était possible que le trafic de cet aéroport augmente. Dès lors, il était prévisible que le bruit dû aux avions, qu'ils soient civils ou militaires, augmente. Il en résulte qu'il n'existe aucune raison de s'écarter

de la date du 1er janvier 1961 et que le recours doit être rejeté également sur ce point et les prétentions des propriétaires de terrains bâtis avant la date limite rejetées. En ce qui concerne les autres terrains, la cause doit être renvoyé à la CFE pour examen des autres conditions.

Proposition de citation : CAMILLA JACQUEMOUD, Les conditions de l'indemnité pour survols directs de terrains à proximité d'un aéroport, in: <https://lawinside.ch/223/>