Jugement Muret 28/05/2002

EXTRAIT DES MINUTES DU SECRÉTARIAT-GREFFE

« REPUBLIQUE FRANÇAISE »

« AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS »

SCP Rastoul

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE TOULOUSE

Jugement
du 28/05/2002
n° 387

CHAMBRE 4

JUGEMENT DU 28 MAI 2002

N° du rôle
général

2000/03959

COMPOSITION DU TRIBUNAL

Mme BELIERES, vice-président
M. OULES, vice-président
Mme VIGNOLLES, juge

Mme BROUSSES greffier

DEBATS

à l'audience publique du 19 Mars 2002

JUGEMENT

REPUTE CONTRADICTOIRE
en premier ressort
prononcé publiquement par Mme VIGNOLLES

DEMANDEURS

Expédition revêtue de
la formule exécutoire
délivrée le

Monsieur CAILHOL Christian Alain
demeurant 65, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame SEGUELA Nadine Raymonde Marie épouse CAILHOL
demeurant 65, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur CAZAUX Joseph Pierre Alexandre
demeurant 1, chemin de l'Encontrade
31600 TOULOUSE

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame BOURDET Jeannine Bernadette épouse CAZAUX
demeurant 1, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur DUFFAUT Bernard Elie Guillaume
demeurant 20, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame NICOLAS Suzanne Irène épouse DUFFAUT
demeurant 20, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur DURAN jean Dominique Louis
demeurant 29, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame ADOUE Georgette Louise Marie Jeanne épouse DURAN
demeurant 29, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur ENCINAS Daniel
demeurant 1, rue d'Occitanie
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame MANNINO Marie Blanche épouse ENCINAS
demeurant 1, rue d'Occitanie
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur FABRE Francis Nicolas
demeurant 140, chemin de Sardelis
31600 LHERM

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur FABRE Joseph Gabriel Lucien
demeurant 130, chemin de Sardelis
31600 LHERM

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame HUC Renée Paule Marie épouse FABRE
demeurant 130, chemin de Sardelis
31600 LHERM

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame GELIS Catherine
demeurant 5, rue d'Occitanie
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur GRANDCOLAS Roger Marie Félicien
demeurant 27, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE :

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame DUTRONQUAY Nella Gilberte épouse GRANDCOLAS
demeurant 27, chemin de l'Encontrade
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Monsieur PEREZ Jésus Michel
demeurant 9 c , chemin des Bourdettes
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

Madame PINTO Maria Henriqueta épouse PEREZ
demeurant 9 c, chemin des Bourdettes
31600 LABASTIDETTE

ayant pour avocat Me DUGUET

DEFENDEURS

AERO CLUB CLEMENT ADER
dont le siège social est AERODROME
31600 MURET

ayant pour avocat la SCP RASTOUL, FONTANIER, COMBAREL

AERO CLUB JEAN MERMOZ
dont le siège social est AERODROME
31600 MURET

Non représenté

Monsieur CADILHAC Jacques
demeurant 33, route de l'aérodrome
31600 LABASTIDETTE

Non représenté

Monsieur AGENT JUDICIAIRE DU TRESOR
demeurant 24, rue Clément Ader
31600 MURET

ayant pour avocat la SCP MERCIE, FRANCES, JUSTICE ESPENAN

EXPOSE DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE ANTÉRIEURE

L'aérodrome de MURET-LHERM a été ouvert à la circulation aérienne publique par arrêté ministériel du 9 Mai 1955.

En application de la loi 85-696 du 11 Juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes et du décret 87-340 du 21 Mai 1987, il a fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit ou PEB approuvé par arrêté préfectoral du 3 Janvier 1995.

Plusieurs riverains, propriétaires de maisons individuelles d'habitation situées à LABASTIDETTE (chemin de l'Encontrade, rue d'Occitanie et chemin des Bourdettes) ou au LHERM (chemin de Sardelis), à savoir :
- les époux Christian CAILHOL et Nadine SEGUELA
- les époux Joseph CAZAUX et Jeannine BOURDET
- les époux Bernard DUFFAUT et Suzanne NICOLAS
- les époux Jean DURAN et Georgette ADOUE
- les époux Daniel ENCINAS et Marie MANNINO
- Monsieur Francis FABRE
- les époux Joseph FABRE et Renée HUC
- Madame Catherine GELIS

- les époux Roger GRANDCOLAS et Nella DUTRONQUAY
- les époux Jésus PEREZ et Maria PINTO,

ci-après désignés ensemble les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ, se plaignent des nuisances sonores engendrées par les aéronefs.

Ils ont assigné en référé les aéro-clubs Clément ADER et Jean MERMOZ, le Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique dit SEFA, dépendant de la Direction Générale de l'Aviation Civile et aux droits duquel est intervenu l'Agent Judiciaire du Trésor représentant l'Etat Français, les sociétés TOULOUSE AIR FORMATION et HELICOP AIR, aux côtés desquelles est intervenu Monsieur Jacques CADILHAC, et l'association des propriétaires d'ULM, en réalité dénommée Club Ailes Légères Muretaines.

Par ordonnance en date du 22 Décembre 1997, le juge des référés de TOULOUSE a rejeté leur demande de provision comme se heurtant à une contestation sérieuse sur l'obligation à réparation de chaque exploitant d'aéronef(s) pris pour son propre fait, mais accueilli leur demande d'expertise en désignant pour y procéder Monsieur Raymond AUFFRAY, avec mission de :

* décrire les installations de l'aérodrome en précisant notamment la date de sa création, son étendue, sa situation par rapport aux habitations des demandeurs, les zones d'évolution des aéronefs dans ce même rapport, et donner tous éléments permettant de constater l'importance du trafic et son évolution depuis l'origine ;

* rechercher la date de construction de l'habitation de chacun des demandeurs et localiser ces immeubles eu égard aux zones définies par le PEB, en décrivant précisément leur environnement par rapport aux facteurs acoustiques, atmosphériques, écologiques, stratégiques et d'équipement ayant une influence sur le bruit ;

* recenser la nature, le type et le nombre des appareils utilisés par chacun des défendeurs et rechercher pour chacune des catégories la fréquence et la période de leur rotation ;

* mesurer l'intensité sonore de chacun de ces appareils, perçue depuis l'habitation des demandeurs dans différentes conditions de perception (intérieur, extérieur, jour, nuit, influence des conditions atmosphériques...) et donner un avis sur le dépassement du trouble normal de voisinage ;

* préconiser les mesures à prendre dans les habitations considérées pour réduire le cas échéant la perception des nuisances sonores incriminées et en évaluer le coût.

L'expert en aéronautique s'est adjoint un sapiteur en acoustique en la personne de Monsieur Pierre DUCLOS et a déposé son rapport le 29 Janvier 1999.

PROCÉDURE

Par actes d'huissiers en date des 16 et 27 Novembre 2000, les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ ont fait assigner les aéro-clubs Clément ADER et Jean MERMOZ, l'Agent Judiciaire du Trésor représentant l'Etat Français et Monsieur Jacques CADILHAC en responsabilité et indemnisation des préjudices subis.

L'aéro-club Jean MERMOZ et Monsieur Jacques CADILHAC, cités le premier à personne, le second à domicile, n'ont pas constitué avocat ; la cause étant susceptible d'appel, il sera statué par jugement réputé contradictoire, conformément à l'article 474 du Nouveau Code de Procédure Civile.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 4 Mars 2002.

PRÉTENTIONS ET MOYENS DES PARTIES

Aux termes de leur acte introductif d'instance, **les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ** demandent au tribunal de :

- déclarer les aéro-clubs Clément ADER et Jean MERMOZ, Monsieur Jacques CADILHAC, et l'Agent Judiciaire du Trésor représentant l'Etat Français aux droits de la Direction Générale de l'Aviation Civile gérant le SEFA entièrement responsables, chacun en proportion de ses interventions personnelles, des nuisances et troubles anormaux du voisinage qui leur sont quotidiennement causés depuis la date d'acquisition de leurs immeubles, sur le fondement de l'article L141-2 du Code de l'Aviation Civile

- en conséquence, les condamner à hauteur de 20,91% pour l'aéro-club Clément ADER, 16,57% pour l'aéro-club Jean MERMOZ, 2,48% pour Monsieur Jacques CADILHAC et 60,04% pour le l'Agent Judiciaire du Trésor es-qualité à réparer tous les préjudices tant matériels que moraux occasionnés par ces nuisances et à payer ainsi les sommes de :

1° aux époux Christian CAILHOL et Nadine SEGUELA
* 50.000 francs pour les travaux d'isolation provisoires
* 760.000 francs pour la moins-value immobilière
* 40.000 francs pour le préjudice moral

2° aux époux Joseph CAZAUX et Jeannine BOURDET
* 50.000 francs pour les travaux d'isolation provisoires
* 420.000 francs pour la moins-value immobilière
* 40.000 francs pour le préjudice moral

3° aux époux Bernard DUFFAUT et Suzanne NICOLAS
* 30.000 francs pour les travaux d'isolation
* 240.000 francs pour la moins-value immobilière
* 92.000 francs pour le préjudice moral

4° aux époux Jean DURAN et Georgette ADOUE
* 118.758,41 francs pour les travaux d'isolation
* 300.000 francs pour la moins-value immobilière
* 50.000 francs pour le préjudice moral

5° aux époux Daniel ENCINAS et Marie MANNINO
* 50.000 francs pour les travaux d'isolation provisoires
* 275.000 francs pour la moins-value immobilière
* 40.000 francs pour le préjudice moral

6° à Monsieur Francis FABRE
* 50.000 francs pour les travaux d'isolation provisoires
* 500.000 francs pour la moins-value immobilière
* 20.000 francs pour le préjudice moral

7° aux époux Joseph FABRE et Renée HUC
* 50.000 francs pour les travaux d'isolation provisoires
* 300.000 francs pour la moins-value immobilière
* 40.000 francs pour le préjudice moral

8° à Madame Catherine GELIS
* 39.316 francs pour les travaux d'isolation
* 880.000 francs pour la moins-value immobilière
* 120.000 francs pour le préjudice moral

9° aux époux Roger GRANDCOLAS et Nella DUTRONQUAY
* 15.003,84 francs pour les travaux d'isolation
* 200.000 francs pour la moins-value immobilière
* 50.000 francs pour le préjudice moral

10° aux époux Jésus PEREZ et Maria PINTO
* 29.888,14 francs pour les travaux d'isolation
* 285.000 francs pour la moins-value immobilière
* 40.000 francs pour le préjudice moral

ce avec intérêts légaux à compter de l'assignation et réactualisation du coût des travaux d'isolation selon l'indice INSEE du coût de la construction depuis la date de rédaction des devis

- prononcer l'exécution provisoire du jugement à intervenir

- condamner les défendeurs dans les mêmes proportions que ci-dessus au paiement de la somme de 50.000 francs en application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile, ainsi qu'aux entiers dépens, en ce compris les frais de référé et d'expertise et la somme complémentaire de 30.000 francs au titre de l'article 700, avec distraction au profit de Maître DUGUET.

Ils exposent que, depuis son ouverture en 1995, l'aérodrome de MURET-LHERM n'a cessé d'accroître ses activités :

- en 1969, l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile l'utilisait
- en 1984, il a été équipé d'un balisage lumineux
- en 1985, il a été aménagé pour recevoir les ULM
- en 1987, la piste a été restaurée
- en 1989, elle a été allongée et dotée de systèmes d'approche,

ce qui a entraîné une augmentation considérable du trafic et des nuisances, notamment sonores, devenues insupportables pour le voisinage en zone rurale.

Ils rappellent que l'article L141-2 du Code de l'Aviation Civile dispose que *"l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef (...) aux personnes et aux biens situés à la surface" et que cette* responsabilité, indépendante de toute notion de faute, d'abus ou d'usage anormal de survol, ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Ils font valoir que, selon la jurisprudence, ce texte s'applique à l'action en responsabilité engagée par des riverains d'un aéroport à raison de troubles anormaux du voisinage et que chaque compagnie aérienne doit répondre du dommage dans la proportion de l'utilisation faite par elle de l'aéroport.

Ils extraient du rapport d'expertise les éléments suivants confirmant le bien-fondé de leur action indemnitaire :

- l'aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique le 9 Mai 1995, se compose d'une piste revêtue ouverte en 1971, allongée à 1.100 mètres en 1989, d'une piste gazonnée de 825 mètres créée en 1988 et d'une bande ULM de 300 mètres créée en 1985

- le nombre de mouvements d'aéronefs enregistrés, qui était de l'ordre de 85.000 en 1995, a chuté en dessous de 65.000 en 1996 pour remonter ensuite progressivement et atteindre 80.000 en 1998, et il sera de 110.000 selon les estimations à l'horizon 2005, soit une hausse de plus du tiers présentée comme inexorable

- sur les 66.463 mouvements totalisés en 1997, l'aéro-club Clément ADER en a accompli 10.098 représentant 2.932 heures de vol avec une flotte de 12 avions monomoteurs, l'aéro-club Jean MERMOZ 8.000, soit 2.090 heures, avec 5 avions monomoteurs et le SEFA 29.000 avec 36 avions dont 4 bimoteurs, tandis que Monsieur Jacques CADILHAC a effectué 314 heures de vol avec ses 2 avions (1 bimoteur, 1 monomoteur) ; en revanche, les 3 hélicoptères de la société HELICOP AIR et les 16 ULM des membres du Club Ailes Légères Muretaines, évoluant hors aérodrome et/ou sur la piste au Nord sans survol des communes de LABASTIDETTE et du LHERM, ne paraissent pas concernés par le litige

- compte tenu de la proximité de leurs habitations par rapport à l'aérodrome, les émergences des niveaux sonores dépassent les seuils acoustiques tolérables et constituent de toute évidence un trouble anormal de voisinage

- outre les mesures aériennes proprement dites (équipement des aéronefs, trajectoires plus adaptées au site, voire limitation des mouvements ou exercices), le remède consiste à isoler correctement les maisons pour un coût de 50 à 75.000 francs HT par habitation.

Ils considèrent que les nuisances sonores excédant les inconvénients normaux du voisinage, dont la preuve est ainsi rapportée par les investigations du sapiteur et de l'expert, proviennent exclusivement des appareils des exploitants habituels de l'aérodrome puisque les émergences intempestives se situent lors de leur passage au-dessus des propriétés.

Ils ajoutent que l'établissement de riverains à proximité d'un aéroport existant n'est constitutif d'une faute exonératoire, même partielle, que s'il s'accompagne de la pleine et entière connaissance des nuisances auxquelles ceux-ci s'exposent et qu'en l'espèce, le fait qu'ils soient tous devenus propriétaires après l'arrêté d'ouverture du 9 Mai 1995 ne suffit pas à caractériser une telle faute, d'autant que plusieurs d'entre eux ont acquis ou reçu des villas construites antérieurement et jouissent, ainsi, du droit de leurs auteurs.

Ils indiquent, à ce sujet, que :

* la maison achetée par les époux CAILHOL le 2 Octobre 1984 à Madame RIVIERE avait été donnée à celle-ci en 1936 par son père, constructeur de l'édifice

* les époux CAZAUX ont acquis le 30 Mai 1958 de Monsieur DAUBAN une grange qui avait été utilisée par ce dernier, forgeron, depuis 1887, et possèdent deux autres maisons reçues de Monsieur Jean-Louis CAZAUX, qui en avait lui-même hérité en 1932 et 1934, pour la première, 1968 pour la seconde, étant précisé que la construction de cette dernière est nécessairement antérieure à 1955

* les époux Joseph FABRE sont propriétaires depuis le 7 Mars 1969 d'un domaine agricole comprenant des bâtiments édifiés entre 1926 et 1931 et ont fait donation d'une maison à leur fils, Monsieur Francis FABRE, le 7 Octobre 1978

* les époux GRANDCOLAS ont acheté le 7 Octobre 1978 des consorts MARZOLF-RUSTUEL leur maison construite en 1949

* Madame Catherine GELIS est devenue propriétaire d'une maison construite en 1967, soit avant la création de la piste principale, et il en est de même des époux Jean DURAN et Georgette ADOUE

* les époux PEREZ, DUFFAUT et ENCINAS et Marie MANNINO ont fait construire en 1983 et 1984, soit avant l'allongement de la piste principale qui a donné une extension indéniable à l'aérodrome et accru le trafic comme les nuisances.

Ils soulignent également que les autorités administratives ont pris toute la mesure de la gêne occasionnée aux riverains par l'adoption le 3 Janvier 1995 d'un plan d'exposition aux bruits qui situe leurs propriétés en zone C, où les constructions individuelles sont désormais interdites à l'exception de celles existantes dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics et où les opérations de rénovation et réhabilitation ne sont autorisées que si elles entraînent un faible accroissement de la capacité d'accueil.

Ils en déduisent que le coût des mesures d'isolation acoustique prescrites par l'article L147-6 du Code de l'Urbanisme pour toutes les constructions autorisées dans les zones de bruit doit être totalement pris en charge par les exploitants de l'aérodrome dans la proportion de l'utilisation faite par chacun d'eux.

Ils chiffrent cette proportion comme suit, sur 48.298 mouvements enregistrés en 1997 pour les quatre défendeurs :

- aéro-club Clément ADER : 10.098 mouvements, soit 20,91%
- aéro-club Jean MERMOZ : 8.000 mouvements, soit 16,57%
- Monsieur CADILHAC : environ 1.200 mouvements, soit 2,48%
- SEFA : 29.000 mouvements, soit 60,04%.

Outre les travaux d'isolation à indemniser sur la base, soit de devis, variables d'un bâtiment à l'autre, soit, à titre provisionnel, de l'estimation de l'expert, ils invoquent :

- les moins-values immobilières correspondant à la décote de chaque bien grevé des nuisances aéroportuaires appréciée par un spécialiste

- les préjudices moraux des propriétaires tenant compte de la gêne subjective journalière subie par chacun et sa famille, plus ou moins aggravée en fonction de son âge et de son état de santé (ainsi Madame DUFFAUT contrainte de prendre des hypnotiques pour dormir, Monsieur DURAN astreint à une vigilance accrue de son rythme cardiaque et Monsieur GRANDCOLAS souffrant de séquelles d'infarctus).

*

Dans ses écritures signifiées le 19 Octobre 2001, **l'aéro-club Clément ADER** conclut :

- à titre principal, au rejet des demandes des consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ et à leur condamnation à lui verser la somme de 10.000 francs en vertu de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile, ainsi qu'aux entiers dépens comprenant les frais d'expertise, avec distraction au profit de la SCP RASTOUL, FONTANIER, COMBAREL, DEGIOANNI

- subsidiairement, à la réduction de leurs demandes.

Il observe que, si l'article L141-2 du Code de l'Aviation Civile permet, par une interprétation reconnue unanimement comme abusive, de mettre en cause la responsabilité des compagnies aériennes et aéro-clubs pour le bruit causé au voisinage des aérodromes, sachant que le texte exclut toute responsabilité *in solidum* et conduit à établir la part de trafic de chacun, son alinéa 2 prévoit que la responsabilité peut être atténuée ou écartée par la faute de la victime.

Il précise que, selon la jurisprudence, commet une telle faute la victime qui s'expose volontairement à subir le dommage ou néglige de prendre certaines précautions, par exemple en s'installant à proximité d'un aérodrome sans s'inquiéter de son évolution prévisible et qu'il en va ainsi des demandeurs puisque, comme l'a noté l'expert, "*les dates d'acquisition, de permis de construire et de certificats de conformité (de 1966 à 1995) sont toutes plus récentes que la date d'ouverture de l'aérodrome (1955)*", certaines coïncidant avec l'époque où l'activité de l'aérodrome a été la plus forte, à la fin des années 1970, début des années 1980, après l'arrivée du SEFA en 1969.

Il déclare que les intéressés ne peuvent bénéficier des droits de leurs auteurs lorsqu'ils ont fait une acquisition, par choix délibéré en toute connaissance de cause, que la question ne peut se poser que pour les biens reçus en héritage dont l'origine est antérieure au projet de construction de l'aérodrome datant du début des années 1950, mais que les propriétaires concernés (CAZAUX et FABRE) ont demandé un permis de construire pour une seconde maison en 1972-1973, ce qui démontre que les avantages de la situation prévalent sur les inconvénients.

Il ajoute que les progrès techniques tendent à réduire les nuisances sonores et que le critère de l'émergence choisi par l'expert se révèle plus favorable aux riverains que l'indice "psophique" préconisé pour mesurer la gêne due au trafic d'avions par la circulaire du 19 Janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes et qui a servi à délimiter la zone C de bruit modéré où les demandeurs affirment que se situent leurs propriétés, sans en justifier précisément.

Il rappelle, par ailleurs, que les troubles dus aux évolutions des aéronefs ne sont générateurs de responsabilité que s'ils excèdent les inconvénients normaux du voisinage, alors que l'expert ne conclut qu'à un "*dépassement (...) encore relativement limité*" après avoir relevé que le trafic de l'aérodrome n'était pas continu, qu'il s'effectuait essentiellement aux heures normales de travail le jour, le SEFA, principal utilisateur, étant fermé le week-end, et que les vols de nuit étaient très limités (un soir par semaine en été), tout comme la voltige.

Il insiste encore sur :

- la durée moyenne d'exposition au bruit des avions d'une heure par jour estimée par le sapiteur pour fixer le critère de l'émergence à 8dBA et mettre en évidence le dépassement du niveau sonore, excepté pour la propriété CAZAUX (lorsque la piste 12 est en service) du fait du bruit de fond de la route du LHERM

- le faible niveau d'isolement des habitations, de 21dBA au lieu de 35, révélant une nouvelle fois l'imprévoyance des riverains

- les mesures prises depuis Octobre 1995 dans le cadre de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome pour réduire le bruit

- la concentration des habitations qui a fait naître un tissu urbain et ne permet plus de qualifier la zone de rurale.

Il déduit du tout que la nuisance ponctuelle constatée dans ce contexte n'excède pas les inconvénients normaux du voisinage, non sans noter l'analogie avec l'exonération légale prévue par l'article L112-16 du Code de la Construction et de l'Habitation pour les nuisances dues à des activités agricoles, industrielles ou commerciales.

Très subsidiairement, il dénonce le caractère exorbitant et injustifié des réclamations formulées sur la base de devis et estimations établis unilatéralement par des non-experts, alors que l'isolation phonique peut minorer l'éventuelle dépréciation des biens et son coût être pris en charge par les aides de L'ADEME, bien connues des demandeurs et susceptibles d'être accordées aux riverains, sauf s'ils ont choisi de s'installer près d'une zone de nuisances préexistante.

Tout aussi subsidiairement, il critique la part de responsabilité de 20,91% qui lui est imputée, sans prise en compte du fait que certaines avions sont plus bruyants que d'autres ni des mouvements des usagers non basés sur l'aérodrome.

*

Dans ses conclusions signifiées le 22 Octobre 2001, **l'Agent Judiciaire du Trésor** demande de constater :

- à titre principal, que les riverains ont commis une faute de nature à exclure leur droit à indemnisation en s'installant après l'ouverture de l'aérodrome, conformément à l'article L141-2 du Code de l'Aviation Civile

- à titre subsidiaire, que la preuve d'un trouble anormal de voisinage n'est pas rapportée, que le texte de référence utilisé par l'expert pour évaluer la gêne subie par les riverains ne peut s'appliquer et que les mesures qu'il a préconisées pour réduire les nuisances sonores ont déjà été adoptées

- à titre infiniment subsidiaire, qu'il n'existe pas de préjudice certain et direct

et de débouter, en conséquence, les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ et les condamner ensemble solidairement au paiement de la somme de 5.000 francs sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile, en sus des entiers dépens avec distraction au profit de la SCP MERCIE, FRANCES, JUSTICE ESPENAN.

En préalable, il rappelle que l'aérodrome a été classé, par décret du 29 Janvier 1970, en catégorie D au sens de l'article R222-5 du Code de l'Aviation Civile (aérodrome destiné à la formation aéronautique, aux sports aériens, au tourisme et à certains services à courte distance) et que la plate-forme est gérée par la commune de MURET en vertu d'une convention signée avec l'Etat le 24 Juillet 1986.

A l'instar de l'aéro-club Clément ADER, il soutient que tous les demandeurs ont acquis ou reçu par succession leur terrain ou maison après la mise en service de l'aérodrome et que l'argument selon lequel certains (les consorts DURAN, PEREZ, DUFFAUT et ENCINAS) ont fait construire avant l'allongement de la piste principale en 1989 n'est pas pertinent car cet allongement, motivé par des raisons de sécurité, ne peut avoir d'influence notable sur le trafic de la plate-forme dont la tendance à long terme est à la baisse et a, de fait, diminué de 40% depuis les années 1970 (de 100 à 110.000 mouvements par an entre 1975 et 1980 contre 64.484 en 1996).

Il estime donc que les riverains ne peuvent se plaindre aujourd'hui d'une situation de risque, admise et connue de tous, liée à l'aérodrome, avec ses infrastructures nettement visibles, ses voies d'accès clairement signalées et son activité aisément repérable.

Il conteste ensuite l'expertise acoustique du sapiteur en ce qui concerne :

1° la durée de 24 heures seulement retenue pour les mesures, qui n'est pas représentative de l'activité de l'aérodrome, d'autant que la situation aérologique était alors la plus favorable aux demandeurs, avec survol de leurs habitations aux décollages, plus bruyants que les atterrissages, ce qui ne se produit que dans 40% des cas selon l'expert

2°l'utilisation d'un avis de la commission d'étude du bruit du Ministère de la Santé Publique du 21 Juin 1963, qui

- d'une part, possédait une portée juridique limitée et un caractère provisoire et avait disparu de l'ordonnancement juridique lors de l'expertise puisqu'il n'est plus recensé parmi les textes applicables en matière de bruit ni dans la circulaire du 7 Juin 1989 relative à la lutte contre le bruit ni dans celle du 27 Février 1996 relative à la lutte contre les bruits du voisinage qui l'a remplacée

- d'autre part, est inapplicable au bruit des aéronefs, les études et recherches entreprises en ce domaine ayant conduit à l'adoption d'indicateurs spécifiques (voir le rapport du Conseil Economique et Social de 1998 intitulé "le bruit dans la ville") : le PNdB (perceived noise decibel) et l'indice psophique, retenus pour déterminer les différentes zones des plans d'exposition au bruit (articles L147-1 et R147-1 et suivants du Code de l'Urbanisme) et des plans de gêne sonore (article 1er modifié du décret 94-236 du 18 Mars 1994)

- enfin, est à l'origine de deux règlements, le décret 88-523 du 5 Mai 1998 relatif aux règles propres à préserver la santé de l'homme contre les bruits du voisinage et le décret 95-408 du 18 Avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits du voisinage, qui reprennent la notion d'émergence mais sont tout autant inapplicables au bruit des aéronefs, comme le confirme la jurisprudence.

Il relève qu'en tout état de cause, selon l'expert, "*le dépassement du trouble normal de voisinage est encore relativement limité chez les demandeurs*".

Il énumère ensuite les mesures prises pour limiter les nuisances sonores, visées dans son dire à l'expert et réparties en mesures opérationnelles adoptées par l'Etat depuis 1989 (limitation à 6 du nombre d'aéronefs présents dans le tour de piste, interdiction du circuit en basse altitude, utilisation de la piste dans un sens évitant le survol des habitations au

décollage lorsque les conditions météorologiques le permettent), conjuguées à un trafic de nuit marginal, 2 jours par semaine pendant un créneau de 3 heures après le coucher du soleil, mesures administratives (création en 1990 d'une commission consultative de l'environnement qui a adopté un PEB en 1995) et investissements réalisés par l'Etat et la commune de MURET (ouverture des services de circulation aérienne le samedi depuis 1993, mise en place en 1995 d'aides visuelles à l'atterrissage et d'un plan d'équipement des avions TB10 du SEFA en réducteurs de bruit).

Sur les préjudices, enfin, il remarque que :

- les sommes réclamées au titre des travaux d'isolation ne ressortent d'aucun devis pour les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, ENCINAS et FABRE et correspondent, pour les autres demandeurs, à des devis variant de 15.000 à 118.000 francs, ce dernier relatif à des travaux d'isolation thermique et non phonique chez les époux DURAN

- les moins-values immobilières ne pourront se concrétiser qu'au jour de la vente des habitations, si tant est que l'aérodrome existe toujours alors et conserve une activité identique à celle d'aujourd'hui, et présentent pour l'heure un caractère hypothétique excluant toute indemnisation

- les préjudices moraux ne reposent sur aucun justificatif de nature à établir la réalité des perturbations physiques invoquées ni leur lien de causalité avec le fonctionnement de l'aérodrome.

MOTIFS DE LA DÉCISION

SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

Selon l'article L141-2 du Code de l'aviation Civile, l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface (alinéa 1er) et cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime (alinéa 2).

Il s'agit d'une responsabilité de plein droit, donc indépendante de toute notion de faute, d'abus ou d'usage anormal de survol et le respect des règles édictées pour l'exercice des activités aériennes, notamment des procédures imposées pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, n'a pas valeur exonératoire.

De jurisprudence constante, ce texte est applicable à l'action en responsabilité engagée par les riverains d'un aérodrome à raison des nuisances, en particulier sonores, provoquées par les aéronefs qui y évoluent (voir Cour de Cassation, 2ème Chambre Civile, 17 Octobre 1984).

Une telle action ne peut toutefois être accueillie à l'encontre de chaque compagnie aérienne, aéro-club ou autre exploitant d'aéronefs que dans la mesure de la participation de ses propres appareils aux nuisances alléguées, qui ne constituent pas un dommage unique autorisant une condamnation *in solidum*.

Outre la preuve de cette participation, il incombe aux demandeurs, afin de caractériser un dommage indemnisable, d'établir que ces nuisances excèdent les inconvénients normaux du voisinage (voir Cour de Cassation, 2ème Chambre Civile, 17 Décembre 1974).

Quant à la faute des riverains, totalement ou partiellement exonératoire, elle consiste, le plus souvent, pour eux à s'installer sans précautions à proximité d'une plate-forme aérienne déjà en service ou visiblement en construction, et à s'exposer ainsi volontairement ou avec une imprévoyance fautive au dommage dont ils demandent réparation (voir Cour de Cassation, 2ème Chambre Civile, 8 Mai 1968 et 30 Janvier 1991).

La théorie dite de la "pré-occupation" qui inspire cette solution jurisprudentielle a, d'ailleurs, été consacrée par l'article L122-16 du Code de la Construction et de l'Habitation issu de la loi 80-502 du 4 Juillet 1980 qui dispose que les dommages causés aux occupants d'un bâtiment par des nuisances dues à des activités agricoles, industrielles, artisanales ou commerciales, n'entraînent pas droit à réparation lorsque le permis de construire afférent au bâtiment exposé à ces nuisances a été demandé ou l'acte authentique constatant l'aliénation ou la prise de bail établi postérieurement à l'existence des activités les occasionnant dès lors que ces activités s'exercent en conformité avec les dispositions législatives ou réglementaires en vigueur et qu'elles se sont poursuivies dans les mêmes conditions.

La lutte contre le bruit au voisinage des aérodromes est désormais au coeur d'un dispositif juridique comprenant, notamment, l'institution par la loi 85-696 du 11 Juillet 1985 codifiée sous les articles L147-1 et suivants du Code de l'Urbanisme de plans d'exposition au bruit ou PEB, établis après consultation des communes intéressées et de la commission consultative de l'environnement concernée, et annexés au plan d'occupation des sols.

Selon l'article L147-4 du Code de l'Urbanisme, le PEB définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs ; il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et zone de bruit modéré, dite C, toutes définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret.

*

En l'espèce, l'expert conclut sur le dépassement du trouble normal du voisinage en ces termes (voir page 50 chapitre IX) :

"La Commission d'Etude du bruit du Ministère de la Santé Publique a indiqué que "le trouble", autrement dit "la gêne par l'apparition du bruit perturbateur, par rapport à la valeur minimale du bruit ambiant" était incontestable lorsque les valeurs suivantes (avant correction NF 31010) étaient dépassées :
de jour (7 heures à 22 heures) + 5 dB(A)
de nuit (22 heures à 7 heures) + 3 dB(A)

M. Pierre DUCLOS a montré au chapitre précédent qu'à MURET l'émergence réglementaire admissible était de 8 dB(A) le jour, et que cette émergence était dépassée pendant un temps moyen d'une heure par jour chez l'ensemble des demandeurs (tableaux au chapitre III), à l'exception de la propriété CAZAUX lorsque la piste 12 est en service du fait du bruit de fond de la route de LHERM.

Il y a également dépassement du trouble normal de voisinage après 22 heures, en période d'été, lorsque l'heure de coucher du soleil est postérieure à 19 heures locales, mais ce trouble est limité à un soir par semaine tandis que le trafic de nuit reste très limité, voire marginal (quelques mouvements seulement après 22 heures comme indiqué ci-dessus au chapitre V).

En bref, le dépassement du trouble normal de voisinage est encore relativement limité chez les demandeurs à la procédure."

Cet avis repose essentiellement sur les résultats de l'étude acoustique confiée au sapiteur et intégrée au rapport, qui a consisté à :

1) installer quatre équipements de mesure
- dans la propriété GELIS, située 5 rue d'Occitanie à LABASTIDETTE, dans l'axe de la piste principale
- dans un champ de maïs de l'autre côté de l'aérodrome, à la symétrie de celle-ci
- dans la propriété CAZAUX, située 1 chemin de l'Encontrade à LABASTIDETTE, au centre du village
- dans la propriété FABRE, située 140 chemin de Sardelis au LHERM, la plus proche du bout de piste

2) à partir des valeurs en dB stockées dans les sonomètres en ces quatre points du 24 Novembre 1998 à 15 heures au 25 même heure, déterminer les niveaux sonores avec et hors mouvements d'avions _ étant précisé que, sur ces 24 heures d'essais, du fait du vent, les décollages ont tous été effectués vers LABASTIDETTE (en piste 12) et les atterrissages depuis le point "maïs", et qu'ont été enregistrés 224 mouvements le 24, sans avion après 22 heures (conditions météorologiques très favorables pour le vol à vue l'après-midi),

et 96 mouvements le 25, sans avion avant 07 heures _, puis l'émergence définie par la différence entre le niveau de bruit ambiant comportant des bruits d'avions et celui du bruit résiduel sans ceux-ci

3) lors des vols effectués avec l'expert le 25 Novembre 1998 entre 15 heures 30 et 17 heures 30 à bord de trois avions considérés comme représentatifs des activités de l'aérodrome (un bimoteur et deux monomoteurs), déterminer les niveaux sonores aux mouvements et passages de ces avions aux points GELIS (extérieur et intérieur de l'habitation) et "maïs".

Le sapiteur a ainsi dégagé les émergences moyennes suivantes en dB, respectivement en phases de décollage et d'atterrissage :
- au point CAZAUX, présentant un niveau de bruit résiduel plus élevé lié à la proximité de la route du LHERM : 12 et 7
- au point GELIS : 21 et 14
- au point FABRE : 21 et 14

et mis en évidence un dépassement de l'émergence admissible _ fixée à 8 dB en fonction de l'avis de la Commission d'Etude du Bruit du Ministère de la Santé Publique concernant l'estimation des troubles produits par l'excès de bruit du 21 Juin 1963 qui précise que la gêne devient incontestable au-delà de 5 dB de jour, avec une correction de +3 dB pour tenir compte d'une durée cumulée d'apparition du bruit des avions d'une heure par jour _ dans tous les cas, excepté au point CAZAUX en phase d'atterrissage (voir pages 5 et 6 de son rapport).

Il a, par ailleurs, confirmé que l'avion le plus bruyant était le bimoteur, représentant seulement 9% du trafic, et que, pour un type d'avion, le bruit dépendait de deux paramètres : la hauteur et le régime (montée, attente, approche, voir page 8).

Contrairement à ce que soutient l'Agent Judiciaire du Trésor, l'émergence reste un (des) critère(s) admis en matière de trouble anormal du voisinage provoqué par le bruit des aéronefs.

En effet, et de son propre aveu, les notion et valeur d'émergence mentionnées dans l'avis, certes provisoire, du 21 Juin 1963 ont été reprises dans deux décrets postérieurs 88-523 du 5 Mai 1998 relatif aux règles propres à préserver la santé de l'homme contre les bruits du voisinage et 95-408 du 18 Avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits du voisinage.

En outre, l'élaboration, dans les années 1960, d'un indice spécifique de mesure du bruit des aéronefs dit "psophique" (IP), servant à définir les différentes zones d'un PEB et dont l'article R147-1 du Code de l'Urbanisme donne la formule mathématique et précise qu'il représente "*le niveau total d'exposition au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome*", ne suffit pas à l'exclure tout-à-fait.

Il est, en réalité, préférable de combiner les deux afin d'avoir une vision plus globale de la gêne sonore dans ses différents aspects : amplitude pour l'émergence, répétitivité pour l'indice psophique qui est un indice global de bruit perçu cumulé sur 24 heures, pondérant à 10 chaque mouvement de nuit (voir la circulaire du 19 Janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes et le rapport du Conseil Economique et Social "le bruit dans la ville").

A ce titre, il ressort du rapprochement entre le document graphique annexé au PEB de l'aérodrome MURET-LHERM arrêté le 3 Janvier 1995 et des rapports d'estimations immobilières communiqués par les demandeurs, situant leurs habitations respectives sur la carte, que toutes celles-ci se trouvent dans la zone C de bruit modéré définie par le plan (89>IP>78), excepté la propriété CAILHOL au 65 chemin de l'Encontrade à LABASTIDETTE, la propriété CAZAUX étant, elle, en limite du tracé de la courbe.

Or, comme indiqué dans son rapport de présentation, "*le PEB est conçu dans une perspective de phase ultime de développement prévisible de l'aérodrome, c'est-à-dire pour un horizon éloigné de quinze ans environ*" et, parmi les trois hypothèses de base prises en compte pour son établissement, figure un "*trafic moyen quotidien estimé pour 2005*" à "*301 mouvements quotidiens (110.000 mouvements annuels environ)*" qui n'est pas atteint actuellement.

Ainsi, après s'être élevé jusqu'à 105.000 mouvements par an dans les années 1975-1980 et stabilisé autour de 80-85.000 dans les années 1990-1995 (84.679 exactement en 1995), le trafic a enregistré une baisse sensible à 64.484 mouvements en 1996 et 66.443 en 1997, pour raugmenter moins fortement à 72.590 en 1998 (voir les chiffres cités au rapport d'expertise, dans la note du SEFA et les divers comptes-rendus de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome).

En outre, depuis Octobre 1995, soit postérieurement à l'établissement du PEB, ont été adoptées, notamment dans le cadre de cette commission, diverses mesures destinées à limiter les nuisances sonores, sur lesquelles insiste l'expert, du type équipement de moitié de la flotte du SEFA, principal exploitant, en échappements réducteurs de bruit, mise en service d'un PAPI (Precision Approach Path Indicator) sur les deux installés, aidant les pilotes à respecter une pente minimale en approche...

Enfin, d'autres éléments conduisent encore à relativiser l'appréciation, déjà prudente de l'expert, quant à la gêne sonore subie par les riverains, éléments liés à :

- l'activité aéronautique du site (voir pages 16 à 18 du rapport d'expertise) :

* le maintien d'une faible proportion de bimoteurs, plus bruyants (5 à 6% des mouvements), et de vols de nuit, plus gênants (2% du total, dont plus de 80% avant 22 heures)

* une majorité (60%) de décollages et atterrissages en piste 30, à l'opposé de LABASTIDETTE, en raison de la direction des vents dominants, contrairement à ce qui a été constaté et pratiqué lors des deux jours d'essais en compagnie du sapiteur :

* un "*trafic week-end notablement inférieur au trafic semaine*", le SEFA étant alors fermé

* la limitation de la voltige

- l'environnement, avec le phénomène d'urbanisation croissante constaté à LABASTIDETTE, notamment chemin de l'Encontrade et rue d'Occitanie, que ne parviennent pas à endiguer la proximité de l'aérodrome et le classement d'une partie de la commune en zone C du PEB _ y restent permises les constructions à usage d'habitation individuelles non groupées, comme les opérations de rénovation et réhabilitation de l'habitat existant, dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil _, et les nuisances sonores propres que cette urbanisation induit.

Du tout, il résulte que les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ ne font pas la preuve d'une gêne sonore excessive traduisant un trouble anormal du voisinage.

Par conséquent, ils seront déboutés de toutes leurs prétentions à l'encontre des aéro-clubs Clément ADER et Jean MERMOZ, de l'Agent Judiciaire du Trésor représentant l'Etat Français et de Monsieur Jacques CADILHAC, ce sans qu'il soit besoin de s'interroger sur la part prise par chacun des défendeurs dans les nuisances dénoncées ni sur la faute éventuelle des demandeurs.

SUR LES DEMANDES ANNEXES

Les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ, qui succombent au principal, supporteront les entiers dépens, en ce compris les dépens de référé, joints au principal par l'ordonnance du 22 Décembre 1997, et les frais d'expertise, conformément à l'article 695 du Nouveau Code de Procédure Civile.

Eu égard aux circonstances de la cause, il n'apparaît pas inéquitable de laisser à la charge de l'aéro-club Clément ADER ni de l'Agent Judiciaire du Trésor la totalité des frais exposés pour agir en justice et non compris dans les dépens, ce qui commande le rejet de leurs demandes respectives fondées sur l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

PAR CES MOTIFS

Le tribunal, statuant publiquement, après en avoir délibéré conformément à la loi, par décision réputée contradictoire et en premier ressort

- Vu l'article L141-2 du Code de l'Aviation Civile ;

- Vu l'absence de trouble anormal du voisinage ;

- Déboute les consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ de toutes leurs demandes à l'encontre des aéro-clubs Clément ADER et Jean MERMOZ, de l'Agent Judiciaire du Trésor représentant l'Etat Français aux droits du SEFA et de Monsieur Jacques CADILHAC.

- Dit n'y avoir lieu à application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile au profit de l'aéro-club Clément ADER ni de l'Agent Judiciaire du Trésor.

- Laisse les entiers dépens, en ce compris les frais de référé et d'expertise, à la charge des consorts CAILHOL, CAZAUX, DUFFAUT, DURAN, ENCINAS, FABRE, GELIS, GRANDCOLAS et PEREZ, *in solidum*.

- Dit qu'il seront recouvrés conformément à l'article 699 du Nouveau Code de Procédure Civile, au profit de la SCP RASTOUL, FONTANIER, COMBAREL, DEGIOANNI et de la SCP MERCIE, FRANCES, JUSTICE ESPENAN.

En conséquence, la République Française mande et ordonne à tous huissiers de Justice, sur ce requis, de mettre ladite décision à exécution.
Aux Procureurs Généraux et aux Procureurs de la République près les Tribunaux de Grande Instance d'y tenir la main.
A tous commandants et Officiers de la force Publique de prêter main-forte lorsqu'ils en seront légalement requis.
Toulouse, le 28 MAI 2002
Le Greffier en Chef,