

## **BGE 117 IB 15 vom 25. Januar 1991**

Bundesgericht (BGE), 1991-01-25, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_117 IB 15](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_117_IB_15)

FR: BGE 117 IB 15 du 25 janvier 1991

IT: BGE 117 IB 15 del 25 gennaio 1991

### **Regeste**

Regeste Enteignung von Nachbarrechten. Ersatz des durch Bahnbauarbeiten verursachten Schadens. Die für Beeinträchtigungen durch Schienen- und Strassenverkehr geltenden Regeln lassen sich nicht auf Immissionen aus Bauarbeiten übertragen. Mangels eines feststehenden Beurteilungsschemas für die Störwirkung von Baustellen ist abzuklären, ob die Immissionen im Sinne von Art. 684 ZGB übermässig seien, d.h. ob sie über die Grenzen dessen hinausgingen, was nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch den Nachbarn zugemutet werden kann (E. 2).

### **Erwägungen**

#### **E. 2**

a) La Chambre de droit public du Tribunal fédéral a statué en matière d'immissions causées par les travaux de construction d'une route nationale dans l'arrêt Gallizia ( ATF 93 I 295 ). A part BGE 117 Ib 15 S. 17 cet arrêt, qui remonte à 1967, la Ire Cour de droit public s'est prononcée sur les nuisances d'un chantier dans le cadre d'un recours de droit public ( ATF 113 Ia 353 ss). Se référant à l'arrêt Gallizia, cette jurisprudence de 1987 expose que des perturbations temporaires subies sur des fonds voisins en raison de travaux de construction ne donnent en règle générale pas lieu à l'indemnisation, une indemnité n'étant due que lorsque les effets dommageables, de par leur nature, leur intensité et leur durée, sont exceptionnels et causent aux voisins un dommage considérable (consid. 3, p. 357). Depuis l'arrêt Gallizia, la jurisprudence civile du Tribunal fédéral à propos du préjudice provenant de travaux de construction a développé ses propres critères, notamment en ce qui concerne la prescription (cf. ATF 109 II 418 ). En vertu de cette jurisprudence, lorsque le propriétaire foncier qui construit a pris toutes les mesures qui s'imposent à lui, que néanmoins les limites du droit de propriété sont inéluctablement dépassées du fait des travaux de construction, et que le voisin subit un dommage, ce dernier a droit à une indemnité à condition que les immissions soient excessives et le préjudice important. Pour déterminer si des immissions sont excessives au sens de l' art. 684 CC et excèdent les limites de la tolérance que se doivent les voisins, le juge doit procéder à la pesée des intérêts en présence, ceux du propriétaire qui est accusé d'abuser de son droit et ceux des voisins qui se plaignent d'un excès, en tenant compte de l'usage local, ainsi que de la situation et de la nature des immeubles ( ATF 114 II 237 consid. 5a; arrêt Devillon du 14 novembre 1986, publié dans SJ 1987, p. 145 ss). S'agissant d'une atteinte temporaire, l'intensité et la durée des immissions constituent également des éléments d'appréciation non négligeables ( ATF 83 II 387 ). Il n'est pas certain que les critères de la jurisprudence civile puissent être transposés sans autre au domaine de l'expropriation ( ATF 116 Ib 254 /255 consid. 2d). La solution qu'elle préconise n'est toutefois pas sans présenter une certaine analogie avec celle du droit public (cf. PIERRE TERCIER, La protection contre les nuisances liées à des travaux de

construction, dans Droit de la construction 1987/4, p. 83). Elle postule d'ailleurs une prise en compte de l'intérêt public de l'ouvrage à l'origine des immissions pour en apprécier le caractère excessif et évitable; ainsi, d'une façon générale, lorsqu'un tel intérêt est en jeu, on retiendra moins BGE 117 Ib 15 S. 18 facilement le caractère excessif et on placera plus haut le seuil de la tolérance (arrêt Devillon, SJ 1987, p. 153, consid. 6b/bc). b) La Commission a appliqué la jurisprudence de droit public relative aux immissions provenant du trafic routier et ferroviaire, jurisprudence reposant sur cette idée - communément admise - qu'en principe les voisins d'une route ou d'une voie de chemin de fer ( ATF 40 I 455 ) ne sauraient prétendre être indemnisés pour les inconvénients qui en résultent. L'augmentation constante du nombre des véhicules à moteur exige l'ouverture de nouvelles voies et l'agrandissement de celles qui existent déjà. Si les collectivités publiques étaient tenues de réparer tous les dommages qu'entraînent ces ouvrages indispensables, elles seraient la plupart du temps hors d'état de les entreprendre. Il faut toutefois réserver les cas où le dommage est à la fois spécial, imprévisible et grave: lorsque ces trois conditions sont réunies, il y a immission excessive au sens de l' art. 684 CC et l'octroi d'une indemnité se justifie ( ATF 112 Ib 529 consid. 1, ATF 111 Ib 234 consid. 2a, ATF 110 Ib 48 consid. 4, 346 consid. 2). Cette jurisprudence a en outre précisé que la spécialité et la gravité sont deux conditions indépendantes, qui doivent être examinées séparément. La condition de spécialité est remplie lorsque les immissions atteignent une intensité qui excède la limite de ce qui est usuel et tolérable ( ATF 116 Ib 21 consid. 3). Elle l'est par exemple, en ce qui concerne le bruit du trafic routier et ferroviaire, lorsqu'il y a dépassement des valeurs limites d'exposition fixées respectivement dans les annexes 3 et 4 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986, entrée en vigueur le 1er avril 1987 (RS 814.41; cf. en ce qui concerne l'ancien système d'évaluation des valeurs limites d'immissions pour l'exposition au bruit du trafic routier, ATF 110 Ib 346 s., 353 ss consid. 7). La condition de gravité se rapporte, elle, au dommage provoqué par les immissions et trouve sa justification dans le principe de la proportionnalité: les particuliers ne sauraient en effet réclamer une indemnité pour n'importe quelle atteinte provoquée par des ouvrages d'intérêt public ( ATF 110 Ib 347 ). Pour admettre la gravité, il faut tenir compte de tous les éléments du cas d'espèce, en particulier de la situation, du genre et de l'environnement de l'immeuble en cause ( ATF 116 Ib 21 /22 consid. 3a, ATF 110 Ib 347 , ATF 94 I 302 /303 consid. c). Quant à la condition d'imprévisibilité, elle remonte à une jurisprudence déjà ancienne selon laquelle, dès qu'un projet de construction routière ou ferroviaire est connu, les voisins de la BGE 117 Ib 15 S. 19 future voie ou route doivent en tenir compte et s'y adapter en prenant les mesures propres à éviter ou à limiter le dommage; ce faisant, ils se conforment à une obligation de caractère général qui incombe à tout exproprié ( ATF 112 Ib 529 consid. 1 et les arrêts cités). c) Les critères valables en matière de trafic routier ou ferroviaire ne sont pas transposables aux travaux de construction. Celui d'imprévisibilité ne saurait évidemment être invoqué à propos de tout chantier routier ou ferroviaire ouvert aux fins d'entretenir, de modifier ou de compléter un tracé existant: on ne saurait en effet exiger des voisins d'une voie de communication un don de prémonition à cet égard. Quant au critère de spécialité, les valeurs limites d'immissions de bruit fixées pour le trafic routier et ferroviaire ne peuvent tout simplement pas s'appliquer aux travaux de chantier. En l'espèce, la Commission d'estimation s'est donc trompée en se bornant à appliquer la jurisprudence relative aux immissions du trafic routier et ferroviaire, alors que le dommage allégué résultait de travaux de construction. Il lui appartenait, à défaut de système d'évaluation approprié aux chantiers, de déterminer si les immissions dont se plaignait la recourante

étaient excessives au sens de l' art. 684 CC , c'est-à-dire si elles excédaient "les limites de la tolérance que se doivent les voisins eu égard à l'usage local, à la situation et à la nature des immeubles".

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.