

En constituant une association de riverains, vous serez mieux informé, et ferez peser un poids supplémentaire pour que la réglementation soit fidèlement appliquée. En cas de non respect de la réglementation par le maître d'ouvrage, la compensation du préjudice subi se traduira soit par une réalisation technique (protection acoustique) soit par une indemnisation monétaire. Mais, la gravité du préjudice est estimée au cas par cas, en fonction de critères tels que l'intérêt collectif, les conditions d'existence et, bien sûr, le principe d'antériorité.

Prévention

Vous pouvez toujours constituer une association de riverains, afin d'être tenu au courant de l'évolution de la construction. Vous bénéficierez ainsi d'un contact privilégié avec le maître d'ouvrage.

Idées fausses

La végétation ne constitue pas un écran acoustique. Il faut 10 m de végétation dense, avec des feuilles, pour réduire le bruit de 1 dB(A), ce qui est négligeable. Seuls un vent contraire, une température basse et un sol absorbant peuvent avoir une influence sensible sur la réduction de la propagation du bruit. Inutile, donc, de planter une haie d'arbres devant chez vous : seul le bruit du vent dans les feuilles pourrait vous faire oublier celui des véhicules !

Réparation

Le riverain d'une voie routière nouvelle ne peut agir avant d'avoir pu constater que le maître d'ouvrage n'a pas respecté la réglementation. En cas de non respect de celle-ci, comme il est utopique d'envisager la suppression de la nuisance, la réparation consistera en une compensation du préjudice subi, qui pourra se traduire par une réalisation technique (protection acoustique) ou par une indemnisation monétaire.

Le concept de dommages de travaux publics

En matière de bruit routier, il ne sera pas nécessaire de prouver une faute de l'Etat. Pour qu'il y ait indemnisation, la théorie jurisprudentielle est fondée sur la notion de dommages de travaux publics, qui s'applique aux préjudices causés aussi bien par le mauvais fonctionnement de l'ouvrage que par son existence même.

Les riverains devront seulement à rapporter la preuve du préjudice subi et prouver le lien de causalité entre la présence de l'ouvrage public et le dommage.

Qui assigner ?

L'action en responsabilité peut être engagée soit contre le maître d'ouvrage, soit contre la personne, publique ou privée, qui a la charge de l'entretien de la voie :

- pour les voies nationales et départementales, le riverain assignera l'Etat ou le Département devant le Tribunal administratif ;
- pour les autoroutes, l'action sera intentée, devant le Tribunal administratif, contre l'Etat lorsque la construction et/ou l'exploitation de l'autoroute n'est pas concédée, et contre la société d'autoroute, lorsqu'il y a concession.

Les critères nécessaires à l'indemnisation

Le préjudice anormal et spécial

Pour qu'un riverain de voie routière obtienne réparation du dommage subi, le préjudice doit revêtir "un caractère anormal et spécial, dépassant les inconvénients normaux du voisinage". Il appartient aux juges d'apprécier dans chaque affaire la gravité du préjudice.

Le caractère anormal et spécial du préjudice est apprécié en se référant à l'**intérêt général**.

Au titre de l'intérêt général, le Conseil d'Etat peut par exemple considérer que la construction d'une autoroute, même si celle-ci produit plus de bruit que les voies routières classiques, permet de satisfaire l'intérêt général des automobilistes. Ce mieux être collectif prime sur l'intérêt individuel de quelques riverains qui seront gênés du fait de l'autoroute.

Un préjudice anormal et spécial peut donc se définir comme celui qui ne touche qu'un nombre limité de personnes et revêt pour ceux qu'il frappe une certaine importance.

Les jugements ne contiennent qu'exceptionnellement des données relatives aux niveaux de bruit. Le Tribunal administratif ordonne souvent des expertises avant de rendre son jugement, mais dans les motifs de la décision, le rapport d'expertise n'est cité que pour fixer le montant de l'indemnité allouée, en fonction du coût des travaux d'isolation à réaliser.

Le concept de conditions d'existence

Pour accorder ou non une indemnité, le Conseil d'Etat s'attache également aux conditions d'existence des plaignants : au cas par cas, la situation géographique du riverain dans l'environnement global, sa situation par rapport à la voie nouvelle, sera prise en compte.

L'octroi de l'indemnité en réparation du préjudice routier dépendra de l'état antérieur des lieux : plus le plaignant habitera dans une zone calme et retirée, plus les troubles subis seront indemnisés facilement. Par contre, lorsque la propriété du plaignant est située en zone déjà urbanisée, l'indemnité sera plus difficile à obtenir.

Le principe d'antériorité

La troisième condition à la recevabilité de l'action en réparation réside dans le fait que l'habitation devait exister préalablement à la construction de l'ouvrage public : le riverain qui s'est installé en connaissant l'existence présente ou future de la voie routière ne pourra prétendre à une quelconque indemnisation.

Le Conseil d'Etat fait remonter l'antériorité à la date de publication des travaux futurs.