

## **FR\_GERICHTE 602 2016 22 vom 19. Mai 2016**

FR Kantonsgericht, 2016-05-19, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_602\\_2016\\_22](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2016_22)

FR: FR\_GERICHTE 602 2016 22 du 19 mai 2016

IT: FR\_GERICHTE 602 2016 22 del 19 maggio 2016

### **Regeste**

Arrêt de la IIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Raumplanung und Bauwesen

### **Erwägungen**

#### **E. 15**

septembre 2015. Par décision du 14 janvier 2016, le préfet a rejeté le recours interjeté par A.\_\_\_\_\_ SA et, partant, a confirmé la décision des communes, tout en fixant un nouveau délai pour procéder à son exécution au 31 octobre 2016. Il a pour l'essentiel constaté que le délai de prescription de trente ans pour ordonner la démolition d'une construction non conforme au droit invoqué par la société susmentionnée n'était pas applicable, dès lors que le rétablissement de l'état conforme au droit était en l'espèce dicté par des motifs touchant à la police des constructions en application de l'art. 170 LATeC. En effet, il a considéré que les installations litigieuses étaient en mauvais état,

Tribunal cantonal TC Page 3 de 6 hors d'usage, non entretenues et qu'elles représentaient un danger pour autrui et un risque pour l'environnement. E. Par mémoire du 17 février 2016, A.\_\_\_\_\_ SA a recouru contre cette décision auprès du Tribunal cantonal, en concluant – sous suite de frais et dépens – à ce qui suit: " Art. 1 La décision du 27 février 2015 est réformée comme suit: «Les Conseils communaux de Grandvillard et Bas-Intyamon décident de vous impartir un délai échéant au 31 octobre 2016 pour procéder au démontage des installations décrites ci-dessus (points a, b, c, e et f), ainsi qu'à la remise en état des terrains concernés. La ligne de chemin de fer le long de la Sarine – Enney (point d) n'a pas à être démontée». Art. 2 Annulé. Art. 3 Les frais sont mis à la charge de l'Etat." A l'appui de ses conclusions, la recourante relève que la voie ferrée date vraisemblablement des années 1950 et qu'elle est donc préexistante à l'autorisation d'utilisation du domaine public délivrée le 2 mars 1977, laquelle a uniquement trait à l'installation d'un silo de réception de gravier avec tapis transporteur et d'un silo de chargement. Elle ajoute que cela fait donc plus de soixante ans qu'elle exploite et entretient cette ligne de chemin de fer. Elle estime que le fait que celle-ci n'ait jamais fait l'objet de contestation de la part des autorités démontre qu'elle a été dûment autorisée et que, partant, son démantèlement ne saurait être exigé. La recourante souligne que, quoi qu'il en soit, le délai de péremption de trente ans est largement atteint. Elle conteste en outre l'appréciation du préfet selon laquelle la voie ferrée serait en mauvais état, hors d'usage et non entretenue et qu'elle représenterait un danger pour autrui et/ou pour l'environnement. Elle critique le fait que le préfet se soit uniquement fondé sur le dossier photographique produit par les communes – dont les photographies, prises au sortir de l'hiver et après que de forts vents aient entraîné la chute de branchages sur les rails, ne reflètent pas la réalité – et qu'il ait de manière arbitraire écarté les photographies qu'elle a produites. Elle expose qu'elle a entrepris des travaux d'entretien et de réparation et soutient qu'il ne manque aucun rail et que la voie de chemin de fer, praticable, ne présente aucun

danger ni pour les tiers ni pour l'environnement. Enfin, la recourante fait valoir qu'elle aura prochainement besoin de cette voie pour le gisement de Dauda et qu'elle dispose toujours d'un intérêt actuel en raison de l'accord qui la lie à B. \_\_\_\_\_ SA, lui permettant d'acheter de la grave brute non triée qu'elle devra acheminer jusqu'à son entreprise. Selon elle, le démantèlement de la voie ferrée entraînerait un coût excessif qui aurait pour conséquence de l'épuiser financièrement et d'entraver la bonne marche de son entreprise. F. Le 8 mars 2016, la Commune de Grandvillard indique que les installations d'exploitation de gravières sises sur son territoire ont été démontées et que le terrain a été remis en état. Elle précise que la ligne de chemin de fer est située sur la Commune de Bas-Intyamon, secteur Enney. Dans ses observations du 11 mars 2016, le préfet conclut au rejet du recours. Il souligne que les photographies produites les 28 mai et 12 octobre 2015 par les communes démontrent parfaitement l'état d'abandon et la dangerosité de la voie de chemin de fer pour les tiers et pour l'environnement. Il précise que, si la recourante a entrepris des travaux de réfection suite au dépôt du recours auprès de la préfecture, dite voie restait impraticable et dangereuse, dès lors qu'il manquait des rails à certains endroits. Il souligne enfin l'absence d'intérêt actuel de la voie de chemin de fer pour la recourante.

Tribunal cantonal TC Page 4 de 6 Le 18 mars 2016, la Commune de Bas-Intyamon rappelle que la ligne de chemin de fer est située sur le domaine public des eaux de la Sarine et que les autorisations d'utilisation n'ont pas été renouvelées. Elle estime que le maintien de cette installation est complètement injustifié, compte tenu de son très mauvais état, du démontage des autres installations de la recourante et de l'absence d'activité en lien avec l'extraction de matériaux. en droit 1. Déposé dans le délai et les formes prescrits - et l'avance des frais de procédure ayant été versée en temps utile - le recours est recevable en vertu de l'art. 114 al. 1 let. c du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1). Le Tribunal cantonal peut donc entrer en matière sur ses mérites. 2. a) Il convient à titre liminaire de constater que la recourante conteste uniquement l'obligation qui lui est faite de devoir démonter la ligne de chemin de fer le long de la Sarine à Enney. Partant, l'objet du litige est limité à cet aspect. En d'autres termes, il faut déterminer si les communes et, sur recours, le préfet étaient en droit d'ordonner la remise en état de cette installation en application de l'art. 170 LATeC. b) L'art. 170 LATeC – qui a trait aux mesures de police – a la teneur suivante: "1 Si des raisons de sécurité, de salubrité ou de protection des biens culturels ou naturels l'exigent, le conseil communal peut, même en l'absence de règlement, ordonner à un ou à une propriétaire: a) d'entretenir son immeuble construit ou non construit; b) de déblayer les ruines de son bâtiment; c) de supprimer les dépôts de tout genre ou une installation hors d'usage; d) de consolider, de réparer, d'assainir ou, le cas échéant, de démolir une construction ou installation menaçant ruine, délabrée ou insalubre; e) de supprimer ou d'éloigner toute activité considérée comme excessive, eu égard à la situation et à la destination des immeubles; f) de supprimer ou de réduire les émissions excessives émanant de sa propriété; g) d'évacuer les locaux occupés lorsque ceux-ci ne remplissent pas les conditions de sécurité ou d'hygiène. 2 Le préfet peut ordonner d'office l'une des mesures prévues à l'alinéa 1." c) En l'occurrence, les autorités intimées font valoir un motif de sécurité pour exiger le démantèlement de l'installation litigieuse. Dans ces circonstances, seul cet aspect sera examiné ici. La question de savoir si la ligne de chemin de fer litigieuse a été érigée légalement – soit en bénéficiant d'un permis de construire ou d'une autorisation d'utilisation du domaine public – et, cas échéant, si la recourante jouit toujours d'une telle autorisation peut rester ouverte. Il en va de même de la question de savoir si, comme le prétend la recourante, l'Etat est déchu du droit d'exiger le

démantèlement de l'installation en raison de l'acquisition du délai de péremption de trente ans. Sur ce point, il est toutefois rappelé que, selon la jurisprudence, la compétence d'exiger la démolition d'une installation pour rétablir une situation conforme au droit est certes soumise en principe à un délai de péremption de trente ans; exceptionnellement, cette compétence peut être exercée au-delà du délai en question si des motifs de police au sens strict imposent une telle

Tribunal cantonal TC Page 5 de 6 mesure et, inversement, l'autorité peut en être déchue avant l'écoulement des trente ans lorsque le principe de la bonne foi le commande (cf. arrêts TF 1C\_726/2013 du 24 novembre 2014 consid. 4 et 1C\_318/2013 du 10 décembre 2013 consid. 4.1.2, in SJ 2014 I 280 et les références citées). Ces principes s'appliquent cependant généralement au propriétaire du bien-fonds sur lequel est installée une construction litigieuse. La problématique du rétablissement de l'état antérieur en cas d'installations implantées sur le terrain d'autrui suit d'autres règles. Sur la base des photographies produites par les communes, le préfet a relevé le mauvais état et l'absence d'entretien de l'ensemble des installations ainsi que le danger qu'elles représentaient pour autrui et pour l'environnement. S'agissant précisément de la ligne de chemin de fer, il a soutenu qu'elle n'était pas utilisable car dans un état d'abandon et qu'elle présentait un risque pour autrui, dès lors qu'elle était recouverte de végétation et, partant, non visible. Malgré les travaux de réfection entrepris par la recourante, il a maintenu que cette voie restait impraticable et dangereuse, puisqu'il manquait des rails à certains endroits; il a expliqué avoir écarté les photographies produites par la recourante pour cette raison. Il ressort effectivement des photographies produites par les communes, et sur lesquelles le préfet s'est fondé, que la ligne de chemin de fer était – en partie du moins – recouverte de végétation (herbe, feuilles, arbustes), la rendant peu ou non visible. Cela étant, la recourante a par la suite, soit en avril 2015, procédé à des travaux de réfection. Il appert des photographies que celle-ci a produites auprès du préfet à l'appui de sa détermination du 15 septembre 2015 que, sur les tronçons qui y apparaissent du moins, les rails sont parfaitement visibles. La question de savoir s'il manque ou non des rails peut rester ouverte. En effet, il ne s'agit pas d'examiner ici si cette installation est en état de fonctionner ni si elle peut encore être utilisée, mais uniquement si des raisons de sécurité imposent son démantèlement. Or, la dangerosité de l'installation repose, selon les autorités intimées, sur sa non-visibilité. Toutefois, les travaux de réfection effectués par la recourante ont permis de démontrer qu'il est aisément possible de rendre les rails visibles, respectivement, de les maintenir dans un tel état. Pour le reste, hormis sa non-visibilité pouvant entraîner un risque de chute, la Cour de céans ne voit pas quel danger pourrait être engendré par cette ligne de chemin de fer non exploitée, que ce soit pour des personnes ou pour l'environnement. Ainsi, il est manifestement disproportionné d'exiger le démantèlement de cette installation pour des aspects de sécurité en application de l'art. 170 LATeC. Comme démontré par la recourante, il suffit de débroussailler régulièrement la ligne pour la rendre visible et écarter le danger y relatif. 3. Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis. Partant, la décision du Préfet du district de la Gruyère du 14 janvier 2016 est modifiée en ce sens que l'obligation de démonter la ligne de chemin de fer est annulée. Pour le surplus, elle est confirmée. Cela dit, le propriétaire du domaine public peut évidemment exiger le démantèlement d'installations dont l'usage n'est plus permis. Renvoi est fait à la décision d'autorisation d'utilisation du 2 mars 1977 qui prévoit expressément le démontage des installations après la fin de leur exploitation et à l'injonction faite dans ce cadre par le SPC le 6 mai 2014. Cette obligation est un principe général dans le contexte des autorisations dans ce domaine.

4. Vu l'issue du litige, il n'est pas perçu de frais de procédure (art. 133 CPJA). L'avance de frais versée par la recourante doit lui être restituée.

Tribunal cantonal TC Page 6 de 6 La recourante obtenant gain de cause et ayant fait appel aux services d'un avocat pour défendre ses intérêts, elle a droit à une indemnité de partie. Au vu de la liste de frais produite par le mandataire de la recourante, l'indemnité de partie est arrêtée à CHF 2'623.10 (honoraires et débours: CHF 2'428.80; TVA 8%: CHF 194.30). Elle est mise pour moitié à la charge de la Commune de Bas-Intyamon et pour moitié à la charge de l'Etat de Fribourg (art. 137, 140 et 141 CPJA; cf. arrêt TF 2C\_1136/2014 du 28 mai 2015 consid. 5 à 5.2). la Cour arrête: I. Le recours est admis. Partant, la décision du Préfet du district de la Gruyère du 14 janvier 2016 est modifiée en ce sens que l'obligation de démonter la ligne de chemin de fer est annulée. Pour le surplus, elle est confirmée. II. Il n'est pas perçu de frais de procédure. L'avance de frais de CHF 2'500.- versée par la recourante lui est restituée. III. Un montant de CHF 2'623.10 (TVA comprise) à verser à Me Bertrand Morel, à titre d'indemnité de partie, est mis pour moitié à la charge de la Commune de Bas-Intyamon (soit CHF 1'311.55) et pour moitié à la charge de l'Etat de Fribourg (soit CHF 1'311.55). IV. Communication. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant de l'indemnité de partie peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 19 mai 2016/JFR/vth Président  
Greffière-rapporteuse

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