

VD_OMNI AC.2003.0018 vom 25. August 2006

VD Tribunal cantonal, 2006-08-25, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2003.0018

FR: VD_OMNI AC.2003.0018 du 25 août 2006

IT: VD_OMNI AC.2003.0018 del 25 agosto 2006

Regeste

Caisse de pensions de l'Etat de Vaud/Municipalité de Nyon, PAQUIER, CLUSE | Pas d'usage préférentiel de la voie publique pour les bordiers. Une barrière mobile implantée en limite de propriété pour protéger l'accès à une cour intérieure, mais qui risque de constituer une gêne au trafic sur un axe important en localité, doit être implantée en retrait même si la solution retenue implique certains désagréments pour la partie.

Erwägungen

E. 1

La régie Rytz a conduit la procédure en vertu du pouvoir de représentation découlant pour elle du mandat de la régie Naef du 29 août 2002 de clarifier la situation. Le lien juridique, qui n'a durablement pas été contesté, était en outre reconnaissable pour les personnes concernées (le questionnaire d'enquête mentionne en particulier le propriétaire André Cluse, ainsi que la régie Naef qui le représente, les plans n'étant par ailleurs signés que par la Régie Rytz). Au demeurant, la régie Naef a eu connaissance des actes de la procédure par la régie Rytz. Ainsi, André Cluse, par son représentant, a été constamment informé de l'état de la procédure et, s'il avait estimé que son droit d'être entendu avait été violé, il aurait pu intervenir pendant toute la procédure de recours. Partant, il est réputé avoir ratifié les actes accomplis. Le Tribunal administratif considère dès lors qu'André Cluse est valablement partie au présent procès, aux côtés de la recourante.

E. 2

a) Il n'est pas contestable - ni contesté - que la barrière litigieuse nécessite une autorisation dès lors qu'elle modifie de façon sensible la configuration et l'apparence du terrain (cf. art. 103 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions, ci-après : LATC). En outre, les constructions (art. 36a al. 1 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes, ci-après : LR), les constructions souterraines et les dépendances de peu d'importance (art. 37 al. 1 LR), ainsi que les aménagements extérieurs tels que mur, clôture, haie ou plantation (39 al. 1 LR) ne peuvent être créés sans autorisation sur les fonds riverains de la route. La municipalité, qui administre les routes communales et les tronçons de routes cantonales en traversée de localité délimités par le département des infrastructures, sous réserve des mesures que celui-ci peut prendre pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic (cf. art. 3 al. 4 LR), est l'autorité compétente pour prendre une décision sur le sort de la barrière litigieuse, point qui n'est pas non plus contesté. b) L'autorité est en droit de faire supprimer, aux frais du propriétaire, tous travaux qui ne sont pas conformes aux prescriptions légales et réglementaires (art. 105 al. 1 LATC). En l'occurrence, la municipalité, qui s'est bornée à exiger le 27 août 2002 que la barrière reste en position levée jusqu'à droit connu, n'a pas rendu le 27 janvier 2003 d'injonction de remise en état. Enfin, la municipalité n'a pas, à ce stade, imposé d'implantation par voie de

décision. La question à juger est dès lors limitée au point de savoir si la barrière mobile a été érigée à un emplacement contraire à la législation sur les routes. 3. a) Un accès privé aux voies publiques n'est autorisé que s'il correspond à l'usage commun de la route, en particulier s'il n'en résulte pas d'inconvénient pour la fluidité et la sécurité du trafic (art. 32 al. 2 LR). Le Tribunal administratif a déjà jugé à cet égard que l'art. 32 LR ne donnait aucun droit au propriétaire d'obtenir les accès les plus commodes de son fonds sur la voie publique (cf. AC.2001.0099 du 18 avril 2002). L'art. 36 LR détermine, en l'absence de plan fixant la limite des constructions, les distances minima à observer lors de la construction de tout bâtiment ou annexe (soit, à l'intérieur des localités, 7 mètres pour les routes communales de 2^e classe et 5 mètres pour les routes communales de 3^e classe). Ces principes font l'objet d'exceptions en faveur des constructions souterraines et des dépendances de peu d'importance à l'art. 37 LR (notions reprises des art. 84, 85 LATC et 39 du règlement d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions, ci-après : RATC), qui peuvent être implantées à 3 mètres au moins du bord de la chaussée, sous réserve notamment des exigences de la sécurité du trafic et des installations particulières (telles que les garages s'ouvrant sur la voie publique) qui peuvent commander le respect de distances plus élevées ; l'art. 7 du règlement d'application de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (ci-après : RLR), qui concrétise cette norme, prescrit à cet égard que les constructions s'ouvrant sur la route, telles que garages, dépôts, etc., seront implantés à 5 mètres au moins du bord de la chaussée ou du trottoir. Le Tribunal administratif a eu l'occasion de relever sur ce point que la distance plus grande imposée par l'art. 7 RLR paraissait destinée à permettre l'immobilisation du véhicule devant la porte du garage ou du dépôt sans gêner le trafic sur la chaussée ou la déambulation des piétons sur le trottoir (cf. AC.2003.0160 du 28 janvier 2004). Pour le surplus, les murs, clôtures, haie ou plantation, places de parc à l'air libre, sont régis par l'art. 39 LR qui traite des aménagements extérieurs sur les fonds riverains de la route (cf. BGC, Automne 1991, p. 753 ; AC.1993.0021 du 12 novembre 1993, AC.2002.0224 du 11 mars 2003, relatifs à des places de stationnement ; AC.2001.0099 du 18 avril 2002). Pour ce qui est des distances et hauteurs que doivent observer ces aménagements extérieurs, l'art. 8 RLR (applicable par renvoi de l'art. 39 al. 2 LR), prévoit que les ouvrages, plantations, cultures ou aménagements extérieurs importants ne doivent pas diminuer la visibilité, ni gêner la circulation et l'entretien, ni compromettre la réalisation des corrections prévues de la route (al. 1) ; les hauteurs maxima admissibles, mesurées depuis les bords de la chaussée sont de 60 cm lorsque la visibilité doit être maintenue (al. 2 lettre a) et de 2 mètres dans les autres cas (al. 2 lettre b) ; lorsque les conditions de sécurité de la route risquent d'être affectées, l'autorité compétente peut prescrire un mode de clôture et des distances différentes de celles indiquées ci-dessus (al. 3). b) Il résulte du rappel des règles qui précèdent que l'autorité compétente, soit en l'espèce, la municipalité, peut interdire la construction de garages – ou d'autres installations présentant les mêmes inconvénients – dont les accès sur les voies publiques présentent une source de gêne ou de danger pour la circulation et imposer des aménagements spéciaux ou prescrire les précautions particulières appropriées. Dans le cas d'espèce, l'installation ne pose pas de problème de visibilité, mais de gêne au trafic. La municipalité veut empêcher les arrêts des véhicules entrant à cheval sur la RC 19 et sur le trottoir, circonstance de nature à entraver la sécurité et la fluidité du trafic et à gêner la circulation des piétons, c'est-à-dire la sûreté et la commodité du passage dans la rue (gêne de la circulation du trafic en mouvement par des véhicules arrêtés ou plus lents). L'intervention municipale vise donc à assurer la sécurité routière aux abords des voies de

circulation. Selon la recourante, la suppression et la réinstallation de la barrière à l'intérieur de la propriété, conformément à la proposition de la municipalité, impliquerait la création sur la parcelle d'un espace sur lequel le parking non autorisé pourrait se poursuivre ; cette solution n'empêcherait ainsi pas les perturbations existantes pour les locataires de places de parc ; en outre, les véhicules qui parkeraient devant la barrière seraient astreints à une marche arrière dangereuse pour se réinsérer dans le trafic de la RC 19. La barrière, à son emplacement, fermée la plupart du temps et qui ne serait ouverte que le temps nécessaire, ne constituerait en revanche aucune gêne (dispositif rapide d'ouverture à distance rendant inutile un arrêt). Le tribunal relève toutefois que l'intérêt public à la base de la décision attaquée a trait à la sécurité publique : il s'agit donc d'un bien juridique important et il importe d'accorder un poids prépondérant aux mesures permettant de garantir la sécurité, même si la solution retenue implique effectivement certains désagréments pour la partie (cf. AC.2000.0112 du 29 décembre 2000). Les bordiers n'ont pas un droit à bénéficier d'un usage préférentiel de la voie publique par rapport aux autres usagers (cf. art. 25 ss LR). Un espace suffisant doit être gardé libre pour permettre l'arrêt éventuel des véhicules voulant entrer dans la cour, ou en sortir, ceci afin de garantir en toutes circonstances l'usage commun de la voie de circulation existante, c'est-à-dire la circulation des véhicules et des piétons dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité. Les inconvénients invoqués (parking d'usagers non autorisés à pénétrer sur le fonds, avec obstruction de l'accès) ne sont pas tels qu'ils justifient de renoncer à une mesure adéquate et propre à assurer la sécurité des véhicules et des piétons qui empruntent quotidiennement la RC 19 à cet endroit. Cela est d'autant plus vrai que, aux heures de pointe en tout cas, l'importance du trafic automobile n'est pas négligeable. Il n'est pas déterminant que les espaces publics autour de la gare de Nyon fassent l'objet de réflexions sur leur futur aménagement ensuite du fait que le Nyon-St-Cergue-Morez ne circule plus au sud de la gare (projet de favoriser une meilleure mixité entre piétons et circulation); la RC 19 est une importante voie de passage dans la ville, et il n'est pas démontré que le trafic y diminuera de façon sensible. Les inconvénients dont se plaint la recourante peuvent du reste être relativisés dès lors que les places de la cour, sont au nombre de neuf seulement, ce qui conduit à dire que les arrivées et les départs des ayant droits sont assez restreints, ce qui limitera les cas de conflits avec d'éventuels usagers non autorisés devant la barrière. A cela s'ajoute, et c'est décisif, que la parcelle a été mise à ban par le Juge de paix, interdiction dont le respect peut être imposé par une surveillance appropriée. La pose, à la limite de propriété, de la barrière destinée à assurer le caractère privé du chemin d'accès et de la cour n'est, on le voit, sur ce point, pas la seule mesure envisageable. L'installation de la barrière, à une distance qui respecte les exigences de la sécurité routière, avec pour effet d'empêcher des tiers de passage d'accéder à la cour, répondra pour le surplus à l'attente légitime des locataires de places de la cour, qui ont fait état des dommages de parking qui leur ont été causés. Bien que la question n'ait pas à être tranchée à ce stade, le tribunal relève, après inspection locale, qu'une implantation de la barrière à une distance de 5 mètres calculée depuis le bord de la chaussée (cf. art. 7 RLR), est une solution qui paraît satisfaisante au regard des exigences de sécurité. Il résulte de ce qui précède que la municipalité a examiné correctement tous les aspects liés à la sécurité des usagers en tenant compte des caractéristiques de la route et de son environnement. Cela étant, la municipalité a considéré à juste titre que la barrière ne pouvait être implantée à la limite. 4. La collectivité publique doit respecter le principe de l'égalité de traitement (art. 8 al. 1 Cst) et les situations qui concordent sur les points déterminants ne doivent pas être traitées différemment (cf. ATF 125 I 116 consid. 2).

Toutefois, il n'est pas interdit aux autorités de changer une pratique qu'elles ont suivie jusque-là si elles considèrent qu'une autre application du droit, une autre appréciation du sens de la loi ou une modification des conditions serait plus satisfaisante. Toutefois, un tel changement de pratique doit se fonder sur des motifs sérieux et objectifs; plus la pratique jugée incorrecte aura duré, plus ces motifs seront importants (cf. ATF 127 I 49, JT 2002 I 678 consid. 3 c). En l'occurrence, diverses photographies ont été versées au dossier, montrant des barrières de parking en bordure de la chaussée sur le territoire communal. La représentante de la municipalité a déclaré en audience que les dossiers de ces barrières étaient examinés. L'autorité se réfère ainsi à une volonté claire de régler de manière cohérente les installations du même type non encore autorisées, par l'application de critères objectifs. Dans ces conditions, la recourante – ou ses locataires - ne peut se plaindre d'aucune inégalité de traitement. 5. Au vu des considérants qui précèdent, le recours doit être rejeté. La décision entreprise sera confirmée. Les constructeurs - propriétaire et recourante - supporteront, solidairement entre eux, un émolument de justice fixé à 2'000 francs. L'opposante Ruth Paquier, qui a consulté un mandataire professionnel, peut prétendre à des dépens, qui seront également mis à la charge des constructeurs.

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