

VD_OMNI AC.2004.0139 vom 18. Oktober 2004

VD Tribunal cantonal, 2004-10-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2004.0139

FR: VD_OMNI AC.2004.0139 du 18 octobre 2004

IT: VD_OMNI AC.2004.0139 del 18 ottobre 2004

Regeste

PERILLARD Nathalie et FRAGNIERE Christian c/Municipalité de St-Barthélemy | Examen d'un projet d'accès routier sous l'angle de l'art. 32 LR. Condition relative au caractère indispensable de l'accès et à la sécurité remplie in casu.

Erwägungen

E. 1

LJPA correspond à celle de l'art. 103 al. 1 litt. a de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 7 décembre 1943 (OJF). On peut dès lors se référer à la jurisprudence du Tribunal fédéral relative à cette disposition pour définir l'étendue du cercle des administrés autorisés à contester devant le Tribunal administratif une décision susceptible de recours au sens de l'art. 29 LJPA (TA, arrêt du 30 novembre 1999, AC 1998/0098 et du 18 octobre 2000, AC 1999/0143). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, le recourant doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que la généralité des administrés et l'intérêt invoqué – qui n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais qui peut être un intérêt de fait – doit se trouver, avec l'objet de la contestation, dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération ; il faut donc que l'admission du recours procure au recourant un avantage, de nature économique, matériel ou idéale. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt de la loi ou d'un tiers est un revanche irrecevable (cf ATF 119 I b 179 consid. 1 c, 118 I b 614 consid. 1 b et les arrêts cités). Dans le cas d'espèce, les recourants sont propriétaires d'un appartement sis à proximité du chemin litigieux. Partant, ils ont un intérêt digne de protection au sens de l'art. 37 al. 1 LJPA et de la jurisprudence mentionnée ci-dessus. La recevabilité du recours, qui n'est d'ailleurs pas contestée, doit ainsi être admise.

E. 2

a) L'art. 32 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (ci-après : LR) a la teneur suivante : « L'aménagement d'un accès privé aux routes cantonales est soumis à autorisation du département ; pour les routes communales, l'autorisation est délivrée par la municipalité. L'autorisation n'est donnée que si l'accès est indispensable pour les besoins du fond, s'il correspond à l'usage commun de la route, en particulier s'il n'en résulte pas d'inconvénient pour la fluidité ou la sécurité du trafic, et si l'accès envisagé s'intègre à l'aménagement du territoire et à l'environnement. Les frais de l'ouvrage incombent au propriétaire intéressé. L'autorité compétente peut, notamment dans le but d'améliorer la visibilité de l'accès d'un fond riverain, prendre les mesures nécessaires à l'égard des propriétaires des fonds voisins ; une participation aux frais de ces mesures doit alors être exigée du bénéficiaire de celles-ci. » b) Dans un premier moyen, les recourants soutiennent que l'accès sur la RC 306 d serait excessivement dangereux en raison d'une visibilité insuffisante du côté ouest. La municipalité qui, dans un premier temps, avait refusé de

délivrer le permis de construire pour ce motif, a finalement revu sa position en raison, d'une part, de la nouvelle appréciation faite par le Voyer suite à la vision locale effectuée le 28 octobre 2003 et, d'autre part, des conclusions de l'expertise effectuée à sa demande par le bureau Transitec Ingénieurs-conseils SA (ci-après : Transitec). Dans cette expertise, il est notamment constaté que la visibilité, qui est d'environ 75m côté ouest, correspond aux exigences en la matière résultant de la norme VSS 240.273 relative à la visibilité aux carrefours. Les normes VSS sont édictées par l'Union des professionnels suisses de la route. Bien que le tribunal s'y réfère en général pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence a précisé que ces normes ne sont pas des règles de droit et qu'elles ne lient pas l'autorité de recours; leur portée étant comparable à celle d'un avis d'expert (arrêts AC 2001/0099 du 18 avril 2002, AC 98/0005 du 30 avril 1999 et AC 99/0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a et l'arrêt AC 99/0048 du 20 septembre 2000). En l'espèce, le tribunal considère qu'il n'y a pas lieu de s'écarter des critères fixés par la norme VSS 240.273 pour déterminer si la visibilité au niveau de la sortie prévue sur la RC 306 d est suffisante. Il résulte de cette norme (ch. 7) que, s'agissant d'une route où la vitesse est limitée à 50 km/h, la distance minimale de visibilité aux carrefours doit se situer entre 50 et 70m, en fonction de l'importance de la route et des conditions dans la zone du carrefour (déclivité, nombre de voies, proportion de poids lourds). La distance de visibilité vers l'ouest, estimée en l'espèce à 75 mètres, s'avère par conséquent suffisante. Sur la base des constatations faites lors de la vision locale, on peut d'ailleurs se demander si ce n'est pas plutôt une distance de 60m qui devrait entrer en considération dès lors qu'on se trouve en présence d'une route dont l'importance peut être qualifiée de moyenne. c) Se référant à l'art. 32 al. 2 LR, les recourants soutiennent encore que l'accès litigieux ne serait pas « indispensable » dès lors que la parcelle 452 bénéficie déjà d'un accès à la route cantonale. Les recourants se réfèrent en outre au nouveau plan général d'affectation soumis récemment à l'enquête publique qui, selon eux, prévoit l'affectation au domaine public communal d'un chemin existant au nord de la parcelle 452, qui permettrait l'accès à cette parcelle par le nord ouest, ce nouvel accès étant indirectement relié à la route cantonale 306 d. aa) Selon l'art. 19 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT), un terrain est notamment réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. L'art. 104 al. 3 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) précise que la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. Le chemin litigieux vise ainsi à assurer l'équipement de la parcelle 452 en relation avec la création des nouveaux logements qui sont prévus. On relève à cet égard que, en l'état, l'accès existant sur la parcelle 134 ne permet pas de respecter les exigences résultant des art. 19 LAT et 104 LATC. La parcelle 452 ne dispose en effet pas des titres juridiques requis puisque, sur la majeure partie de cet accès, la servitude existante prévoit que le droit d'usage est réservé aux habitations existantes, à l'exclusion de tout nouveau logement qui pourrait être aménagé dans les bâtiments existants ou dans une nouvelle construction. A cela s'ajoute que, lors de la vision locale, le tribunal a pu constater qu'une augmentation des mouvements de véhicules sur le chemin existant risque de gêner l'exploitation agricole du frère du constructeur, à savoir plus particulièrement les manœuvres des machines agricoles dans la cour de la ferme. La vision locale a également permis de constater que l'accès par le nord-ouest mentionné par les recourants n'existe pas actuellement, la municipalité ayant au surplus expliqué lors de l'audience, sans être

contredite par les recourants, que le début d'accès existant restera privé. Partant, s'il entend prévoir un accès par le nord-ouest, le propriétaire de la parcelle 452 devra également obtenir les droits de passage nécessaires, dont il ne dispose pas actuellement. bb) Vu ce qui précède, force est de constater que la parcelle 452 ne dispose pas actuellement des accès nécessaires pour accueillir les nouveaux logements qui sont prévus, conformément aux exigences des art. 19 et 104 LATC. Partant, c'est à juste titre que la municipalité et le service des routes ont considéré que l'accès litigieux était « indispensable » au sens de l'art. 32 al. 2 LR. On relève au surplus que, compte tenu nombre de mouvements prévus, l'accès projeté ne soulève pas de problème en ce qui concerne le respect de la législation fédérale sur la protection de l'environnement, soit l'Ordonnance du Conseil fédéral du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB) et l'Ordonnance du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair). Les recourants ne prétendent d'ailleurs pas que tel serait le cas. 3. Il résulte des considérants qui précèdent que la décision attaquée doit être confirmée, les frais de la cause étant mis à la charge des recourants. Ces derniers verseront en outre des dépens, arrêtés à 1'500 fr., au constructeur Guy Favre, dès lors que ce dernier a agi par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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