

VD_OMNI AC.2007.0032 vom 10. Dezember 2008

VD Tribunal cantonal, 2008-12-10, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2007.0032

FR: VD_OMNI AC.2007.0032 du 10 décembre 2008

IT: VD_OMNI AC.2007.0032 del 10 dicembre 2008

Regeste

THOM, TONTI, DE MATTOS, ASSOCIATION BLONAYSANNE POUR UNE EXPLOITATION RATIONNELLE/CONSEIL COMMUNAL DE BLONAY, Département des infrastructures | Alors qu'en matière de plans d'affectation cantonaux (y compris plans routiers cantonaux) le pouvoir d'examen du tribunal est limité à un contrôle en légalité, en matière de plans d'affectation communaux (plans routiers communaux), le pouvoir d'examen du tribunal est étendu à l'opportunité.

Erwägungen

E. 1

a) L'art. 37 al. 1 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA; RSV 173.36) prévoit que le droit de recours appartient à toute personne physique ou morale qui est atteinte par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Cette règle correspond à celle de l'art. 103 let. a de l'ancienne loi fédérale d'organisation judiciaire du 26 décembre 1943 (OJ, abrogée par la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 [LTF; RS 173.110]). La jurisprudence rendue en application de l'art. 103 let. a OJ demeure applicable à l'art. 37 al. 1 LJPA pour définir le cercle des administrés autorisés à agir devant la CDAP. Selon la jurisprudence fédérale, la qualité pour former un recours de droit administratif est reconnue à toute personne atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification. Le recourant doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grandes 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, matérielle ou idéale. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt de la loi ou d'un tiers est en revanche irrecevable (ATF 131 II 649 consid. 3.1 p. 651/652 et les arrêts cités). Il incombe au recourant d'alléguer les faits qu'il considère comme propres à fonder sa qualité pour agir lorsqu'ils ne ressortent pas à l'évidence de la décision attaquée ou du dossier (ATF 133 V 239 consid. 9.2 p. 246 et l'arrêt cité). Pour les associations qui ne peuvent se prévaloir d'un droit de recours fondé sur une disposition spécifique du droit fédéral, elles sont admises à recourir pour autant qu'elles aient pour but statutaire la défense des intérêts dignes de protection de leurs membres, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel (ATF 130 II 514 consid. 2.3.3 p. 519; 121 II 39 consid. 2d/aa p. 46; 120 Ib 59 consid. 1a p. 61 et les arrêts cités). En revanche, elle ne peut prendre fait et cause pour l'un de ses membres ou pour une minorité d'entre eux (ATF 133 V 239 consid. 6.4 p. 243 et la référence citée). b) En matière

d'aménagement du territoire et des constructions, le propriétaire d'un immeuble directement voisin de la construction ou de l'installation litigieuse a en principe la qualité pour recourir. Il peut en aller de même, selon la jurisprudence, en l'absence de voisinage direct, mais quand une distance relativement faible sépare l'immeuble du recourant de la construction prévue (ATF 121 II 171 consid. 2b p. 174 et la référence à des distances de 45 mètres, 70 mètres ou 120 mètres). La distance n'est toutefois pas l'unique critère pour déterminer si le voisin a un intérêt digne de protection. S'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions - bruit, poussières, vibrations, lumière, fumée - atteignant spécialement les voisins, même situés à une certaine distance, ces derniers peuvent avoir qualité pour recourir (ATF 125 II 10 consid. 3a p. 15; ATF 1A.179/1996 du 8 avril 1997 in RDAF 1997 I p. 242). Il importe peu alors que le nombre de personnes touchées soit considérable, dans le cas d'un aéroport par exemple (ATF 124 II 293 consid. 3a p. 303). Il en va de même quand l'exploitation de l'installation comporte un certain risque qui, s'il se réalisait, provoquerait des atteintes dans un large rayon géographique (ATF 121 II 176 consid. 2c-d p. 178 ss; 120 Ib 379 consid. 4 p. 385 ss). c) En l'espèce, Danielle et Quintin Thom, Mireille et Eliseo Tonti et Emma Jane de Mattos, qui sont tous propriétaires de parcelles sises en bordure du chemin des Cuarroz dont le réaménagement est prévu ont manifestement qualité pour recourir. S'agissant de l'Association blonaysanne pour une exploitation rationnelle des infrastructures routières existantes, on ne connaît pas ses statuts, partant son but. Point n'est besoin d'examiner plus avant sa qualité pour agir, du moment qu'il y a lieu de toute manière d'entrer en matière sur le recours déposé par les personnes physiques.

E. 2

a) Pour les routes communales, les compétences sont définies à l'art. 3 al. 3 et 4 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou; RSV 725.01) dont le contenu est le suivant : (...)

E. 3

Le Service des routes procède à l'examen préalable des projets de routes communales.

E. 4

Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32, al. 3, LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (al. 2), opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe.

E. 5

Les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse sont autorisées : (...) e. à l'intérieur des localités, sur les routes désignées au moyen d'une signalisation par zones, 30 km/h selon l'art. 22a ou 20 km/h selon l'art. 22b.

E. 6

Les recourants critiquent enfin certains aménagements prévus par le projet litigieux. a) Le projet de réaménagement et réfection du chemin des Cuarroz porte sur un tronçon long de 270 m environ, compris entre les nos 35 et 55; ce tronçon englobe la partie qui est très étroite ("le goulet »). La largeur actuelle du chemin sur la plus grande partie du tronçon concerné par le projet varie entre 3,20 m et 3,80 m environ. Le projet litigieux prévoit l'aménagement de la surface du chemin selon le concept de la zone limitée à 30 km/h, soit

un élargissement continu du chemin à 4,40 m au maximum, étant précisé qu'à la hauteur du goulet, la largeur du chemin passera de 3,2 m à 3,9 m au maximum. Il est également prévu l'agrandissement de certains raccordements privés, ainsi que la pose d'une bande longitudinale large de 1,30 m et surélevée de quelques centimètres (revêtement coloré), alternant d'un côté et de l'autre de la chaussée. Situé dans un secteur d'habitation de faible densité, le chemin des Cuarroz est une desserte de quartier ou, plus précisément, une route d'accès selon les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports), à savoir la norme SN 640 045 (« Projet, bases - Types de routes : Routes de desserte). Les routes d'accès ne doivent pas nécessairement comporter deux voies, ce qui signifie que la possibilité de croisement peut ne pas y être offerte sur toute la longueur. Lorsqu'une route d'accès est intégrée, comme ici, à la zone 30, on y tolère une largeur minimale de 3 m sur un tronçon long de 50 m au plus (SN 640 213). Il n'est pas contesté que sur la plus grande partie du tronçon du chemin des Cuarroz sa largeur ne permet pas le croisement de deux véhicules, sauf à empiéter sur les propriétés privées.

b) aa) Se basant sur l'expertise von der Mühl du 31 juillet 2007 (p. 7/8), les recourants font valoir qu'un élargissement continu sur tout le tronçon du chemin des Cuarroz – tel que prévu par le projet – n'est pas nécessaire et entrerait même en contradiction avec les objectifs de modération du trafic. Des élargissements ponctuels peuvent suffire pour les croisements, même dans l'hypothèse d'une desserte de la parcelle 1524 Est par le chemin des Cuarroz. Ils reconnaissent malgré tout qu'à la hauteur du goulet, qui est le point le plus délicat du tronçon en raison de la visibilité réduite, un élargissement ponctuel serait envisageable, de manière à ménager une largeur un peu plus confortable pour les usagers non motorisés et les deux-roues légers au moment d'un croisement avec un véhicule, mais sans permettre le croisement de deux véhicules dans le secteur du goulet (p. 9). Se fondant sur l'expertise Jaeger du 22 octobre 2007 (p. 4/5), la Commune de Blonay a indiqué que la nécessité d'élargissement a surtout été dictée par les conditions de visibilité au droit du goulet. Or, l'élargissement critiqué respecte entièrement la norme 640 045, puisque le croisement de deux voitures de tourisme à 30 km/h nécessite une largeur de 4.80 m (avec bordures hautes). L'élargissement projeté est limité à 4.40 m au maximum, ce qui correspond à un croisement à 20 km/h. Une telle assertion est confirmée par l'experte von der Mühl, qui reconnaît en outre que l'élargissement à 4,40 m au maximum est modeste. Tout bien considéré, il n'apparaît pas que l'élargissement continu à 4.40 m au maximum sur toute la longueur du tronçon (il est de 3,90 m au droit du goulet) soit dépourvu de tout fondement objectif ou insoutenable. Au contraire, il s'agit d'une mesure appropriée en vue d'améliorer le confort et la sécurité des usagers de la route. Certes, la solution préconisée par les recourants (élargissements ponctuels du chemin pour assurer le croisement des véhicules) serait également concevable. Mais les recourants n'ont pas établi à satisfaction de droit que l'élargissement projeté serait de nature à accroître le danger pour les usagers de la route par rapport à la situation actuelle. Au contraire, tout porte à croire que l'aménagement projeté va contribuer à améliorer la sécurité des usagers du chemin des Cuarroz. Comme le reconnaît pertinemment l'experte von der Mühl, le projet en cause touche à des questions qui, pour certaines en tout cas, ne peuvent pas être tranchées de manière catégorique. La sécurité notamment est une question très complexe (Expertise complémentaire du 17 novembre 2007, p. 3). Or, les recourants voudraient imposer leur conception en matière d'aménagement routier à la commune, sans pour autant démontrer en quoi les intérêts locaux ou d'ordre supérieur seraient compromis par le projet litigieux.

bb) Le projet d'aménagement routier en cause prévoit ensuite des bandes colorées et légèrement

rehaussées à usage mixte alternant sur les côtés, à droite et à gauche de la route. D'une largeur de 1,30 m, ces bandes doivent servir avant tout au cheminement des piétons, contribuer au rétrécissement visuel et physique de la chaussée et être utilisées pour le croisement des véhicules à vitesse lente. Tout en admettant que ces bandes auront un léger effet modérateur sur la vitesse des véhicules, les recourants critiquent pour l'essentiel l'emplacement de ces bandes au droit du goulet. Selon eux, la bande côté mur (à gauche en montant le chemin) ne serait pas acceptable ; elle devrait se trouver à l'extérieur du virage pour assurer la sécurité des piétons qui montent le chemin, comme l'avait du reste préconisé le Tribunal administratif dans l'arrêt précité du 10 décembre 2002 qui avait précisé que la sécurité des piétons devait être renforcée par le marquage, coté est (bordure droite en montant) d'une bande longitudinale pour piétons au sens de l'art. 77 al. 3 OSR (cf. Expertise von der Mühl du 31 juillet 2007 p. 10). L'aménagement de la bande mixte en rive extérieure constituerait une configuration nettement plus sûre et plus confortable pour les piétons qui seraient plus visibles par les voitures qui descendent. En résumé, la bande mixte positionnée côté mur (intérieur du virage) ne permet pas d'assurer la sécurité des piétons, sauf si elle leur est complètement réservée. Se fondant sur l'Expertise Jaeger du 22 octobre 2007 (p. 7), la commune relève, quant à elle, que la position de la bande mixte côté mur (intérieur du virage) a été choisie pour des questions de visibilité ; cet emplacement vise à repousser les véhicules vers l'extérieur de la courbe afin d'ouvrir le champ de vision. Dans le cas d'une bande située à l'extérieur de la courbe, il y aurait des risques au niveau du goulet pour les usagers de deux-roues (très fréquents dans le secteur) qui descendent le chemin, alors qu'une voiture monte : se trouvant sur le bord droit de la chaussée, ils ne seraient pas perçus par le véhicule automobile qui roule également à l'intérieur de la courbe et ne pourraient pas rouler sur la bande mixte pour s'y réfugier en cas de danger. Ainsi, la disposition de la bande à l'extérieur de la courbe diminuerait le champ de vision pour les deux sens de circulation des voitures. Tout bien pesé, chacune des deux solutions présente des avantages et des inconvénients. Aucune des deux ne permet d'assurer de manière optimale la sécurité de toutes les catégories (piétons, cyclistes, etc.) des usagers de la route. L'emplacement des bandes longitudinales choisi par la commune paraît toutefois judicieux surtout pour améliorer la protection des deux-roues. L'instauration de bandes colorées légèrement surélevées va inciter les automobilistes à ralentir, d'autant que l'élargissement du chemin - modeste - ne permet le croisement de deux véhicules qu'à vitesse lente (20 km/h). La protection des piétons devrait être améliorée par rapport à la situation actuelle, même en cas de positionnement de la bande mixte au droit du goulet à l'intérieur du virage.

c) En résumé, l'inspection locale a permis de constater que les aménagements routiers tels que projetés par la commune sont adéquats et appropriés à l'ensemble des circonstances locales et qu'il y a lieu de les confirmer, dans la mesure où il vont globalement améliorer la sécurité des usagers du chemin en cause. Le tribunal ne saurait substituer à la solution retenue par la commune – qui dispose d'un très large pouvoir d'appréciation pour adopter le plan routier litigieux -, la solution préconisée par les recourants qui serait également concevable. Ainsi que l'a relevé à juste titre l'autorité intimée, le projet d'aménagement est en outre conforme à la planification directrice de la commune. La limitation de la vitesse à 30 km/h sur le chemin des Cuarroz est insuffisante pour assurer la sécurité de tous les usagers dudit chemin qu'il s'agisse des riverains actuels ou des futurs habitants. Les mesures de réaménagement et de réfection du chemin des Cuarroz, tel que l'élargissement de la chaussée, profiteront à tous les usagers. Le fait que d'autres maisons d'habitations soient projetées dans le secteur accroît encore la nécessité et l'urgence de procéder à

l'élargissement projeté dudit chemin (cf. préavis municipal n° 20/06 du 7 août 2006). Par ailleurs, les mesures qui lui sont liées, notamment l'expropriation de bandes de terrain, sont donc justifiées (RDAF 1997 I p. 153; ATF 114 Ia 341), étant précisé que, comme l'a montré l'inspection des lieux, l'expropriation n'aura aucune incidence pratique pour les propriétaires Mireille et Eliseo Tonti, car la haie et la clôture extérieure de leur propriété - du côté du chemin des Cuarroz - sont déjà implantées sur la nouvelle limite prévue. d) Quant aux craintes liées à la perte de la vocation piétonnière du chemin, elles sont infondées, puisque le tronçon amont n° 2 (long d'environ 700 m) n'est pas touché par la projet litigieux et que l'usage du chemin continuerait à être limité aux bordiers autorisés. Pour le surplus, l'élargissement projeté du tronçon litigieux devrait permettre, comme on vient de le voir, d'améliorer la sécurité des piétons, en leur offrant un plus grand champ de vision notamment à la hauteur du goulet. e) S'agissant des travaux qui auraient été entrepris prématurément, il ressort des explications de l'autorité intimée qu'ils concernent l'installation de collecteurs d'eaux claires et d'eaux usées, le remplacement d'une conduite d'eau et la pose de conduites des services industriels, travaux urgents dont l'exécution ne pouvait être différée et qui n'ont porté atteinte ni aux plantations, ni aux murs. Quant au bitumage du chemin, il s'agissait d'un revêtement provisoire, qui ne correspondait pas à celui définitif qui ne serait entrepris qu'au terme de la procédure d'expropriation. Le Service des routes a d'ailleurs relevé qu'il n'avait pas connaissance de travaux qui auraient été entrepris sans autorisation. Le grief doit par conséquent être écarté.

E. 7

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et les décisions attaquées confirmées. Un émolument de justice est mis à la charge des recourants, qui verseront des dépens à la Commune de Blonay, qui a agi avec l'aide d'un avocat.

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