

VD_OMNI AC.2007.0049 vom 13. Juni 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-06-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2007.0049

FR: VD_OMNI AC.2007.0049 du 13 juin 2007

IT: VD_OMNI AC.2007.0049 del 13 giugno 2007

Regeste

RIPPSTEIN, GARBI, HAPPE, STOCKER, THURNHEER, RICHARD, CARBONATTO, HOIRIE SCOTTI/Municipalité de Rolle, CHAPPUIS, Promotions Delarive SA |

L'utilisation des voies d'accès ne doit pas provoquer des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, notamment en matière de protection de l'air (plan de mesures au sens de l'OPAir). C'est dans ce sens que doivent être compris certains arrêts selon lesquels l'utilisation ne doit pas provoquer des atteintes excessives pour le voisinage.

Erwägungen

E. 1

L'art. 37 al. 1 LJPA réserve la qualité pour recourir à ceux qui sont atteints par la décision attaquée et ont un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Cette disposition a la même portée que l'ancien art. 103 OJ qui délimitait la qualité pour déposer un recours de droit administratif au Tribunal fédéral. Selon la jurisprudence relative à l'art. 103 let. a OJ, l'admission du recours doit procurer 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. Ces exigences ont été posées de manière à empêcher l'"action populaire" dans le domaine de la juridiction administrative fédérale, lorsqu'un particulier conteste une autorisation donnée à un autre administré. Ces conditions sont en principe considérées comme remplies quand le recours émane du propriétaire d'un terrain directement voisin de la construction ou de l'installation litigieuse. Cela ne dispense toutefois pas le voisin d'alléguer les éléments de fait précis permettant de juger si la construction litigieuse est susceptible de lui causer un réel préjudice (v. p. ex. l'ATF 1A.105/2004 du 3 janvier 2005 dans la cause cantonale AC.2002.0245 et les réf. citées). En l'espèce, rien n'indique en quoi les recourants Richard seraient concernés par le projet litigieux. Le recours est irrecevable pour ce qui les concerne. Il en va également ainsi, même si leurs parcelles respectives apparaissent sur le plan de situation, des recourants Carbonatto (no 623), Thurneher (no 220), Rippstein (no 214) et Stocker (no 215), car il s'agit de bâtiments implantés le long de la rue Châtelain. Le fait qu'à l'opposé de cette voie de circulation, les parcelles nos 214 et 215 confinent, par leur extrémité nord, au périmètre litigieux ne suffit pas encore à démontrer la qualité pour recourir de leurs propriétaires, car le critère de la proximité est insuffisant à lui seul (ATF 1A.105/2004 précité). Pour ce qui concerne les parcelles des recourants Happe (no 116), Garbi (no 668) et Scotti (no 627), la qualité pour recourir de leur propriétaire n'est pas justifiée dans le recours si ce n'est par le fait qu'elles sont proches du périmètre litigieux, les recourants paraissent partir de l'idée qu'étant situés de part et d'autre de l'extrémité sud du chemin des Plantaz à son débouché sur l'avenue Châtelain, leurs parcelles seraient concernées par le trafic supplémentaire

imputable au projet. On renoncera en définitive à trancher la question de la recevabilité du recours, les considérants qui suivent permettant d'en arrêter le sort quant au fond.

E. 2

Il n'y a pas lieu de donner suite plus avant aux réquisitions de production de pièces présentées par les recourants. En effet, le dossier communal a circulé auprès des conseils des parties avant de parvenir au tribunal et il contient, sur les points déterminants relatifs notamment à la largeur du chemin, des plans suffisants. Ils sont d'ailleurs complétés par les photographies versées au dossier par les recourants, qui permettent de renoncer à l'inspection locale requise. La requête de levée de l'effet suspensif de constructeurs devient sans objet par le présent arrêt.

E. 3

Les recourants invoquent l'art. 104 al. 3 LATC qui exige que les équipements empruntant la propriété d'autrui soient au bénéfice d'un titre juridique. Ils contestent que tel soit le cas pour les différents éléments constituant le périmètre litigieux (parcelles nos 206,624 et 662). On peut s'abstenir d'examiner la portée exacte des diverses servitudes préexistantes sur le chemin des Plantaz car les constructeurs ont versé au dossier deux conventions qui instaurent une servitude de passage sur le tronçon de ce chemin qui est destiné à servir d'accès au projet litigieux. Sans doute la signature de Sirca SA manque-t-elle sur la seconde des conventions produites, ce que le conseil des constructeurs explique par le décès de l'administrateur de cette société, mais il n'y a pas lieu de douter que la convention sortira ses effets pour la parcelle no 206 de cette société dès lors qu'elle constitue l'aboutissement de la convention précédente, qui a pour effet d'avantager la parcelle no 206 par la cession d'une surface d'une certaine importance à détacher de la parcelle des constructeurs. La constitution de la servitude principale ressort d'ailleurs d'emblée des termes de la première convention effectivement signée par Sirca SA.

E. 4

Pour le surplus, les recourants invoquent encore différents aspects des servitudes préexistantes : le rattachement de la parcelle no 662 (il s'agit d'un triangle de 552 m² qui ne sera pas construit) à la parcelle no 624 des constructeurs provoquerait une aggravation de l'exercice de la servitude correspondante qui devrait être approuvée par les fonds dominant et servant concernés. En outre, la parcelle no 627 des recourants Scotti serait titulaire d'un droit de passage sur le chemin des Plantaz qui lui permettrait de s'opposer à l'implantation de la borne prévue par le projet. De leur côté, les constructeurs rétorquent sur ce dernier point que le droit de passage de la parcelle no 627 ne grèverait que la parcelle no 206 de Sirca SA, seul tronçon du chemin qui l'intéresse. L'analyse de la pièce 14 des recourants, qui est un acte constitutif de diverses servitudes remontant à 1953, est rendue particulièrement difficile par les changements de numéros de parcelles intervenues depuis lors. On peut toutefois s'abstenir d'y procéder. En effet, l'art. 104 al. 3 LATC ne s'applique pas à l'hypothèse dans laquelle un équipement, sans emprunter la propriété d'autrui, porterait atteinte à un autre droit privé, tel qu'une servitude foncière (AC.2003.0083 du 15 octobre 2003; AC.1998.0004 du 5 mai 1998) ou une servitude de non-bâtir (AC.2004.0023 du 6 juillet 2004 citant AC.2002.0242 du 22 mai 2003). En bref, il n'appartient pas au Tribunal de céans de contrôler le respect des servitudes de droit privé (AC.2006.0147 du 29 mars 2007). Chacune des parties évoque les discussions, études ou procédure qui ont précédé le projet litigieux en rapport avec les circulations, s'agissant notamment de

l'utilisation du chemin des Plantaz à sens unique (de l'avenue Châtelain en direction du débouché sur le chemin de Jolimont) ou au contraire dans les deux sens (de l'avenue Châtelain jusqu'au nord du périmètre litigieux terminé par une borne automatique), ainsi que de la possibilité d'instaurer une restriction de circulation "bordiers autorisés" sur l'avenue Châtelain. Il n'y a pas lieu que le Tribunal administratif entre en matière sur ces éléments. En effet, aucune des parties ne soutient que le choix de l'une ou l'autre de ces solutions serait imposé par une norme juridique contraignante. Comme le Tribunal administratif en a jugé récemment, le permis de construire constitue une autorisation de police à laquelle l'administré a droit pour autant qu'il remplisse les conditions posées par les textes applicables. L'autorité municipale n'a pas à élaborer des variantes destinées à s'imposer aux constructeurs, ni à subordonner l'octroi de l'autorisation à des conditions accessoires non prévues par la loi. C'est par le biais d'un plan de quartier que la commune pourrait imposer l'emplacement des aires de circulation des piétons et des véhicules, les garages et places de stationnement ainsi que leurs accès (art. 69 al. 1 lit. e LATC; AC.2006.0195 du 26 février 2007). La seule question qui doit être examinée est ainsi celle de savoir si le terrain est équipé.

E. 5

Selon les art. 22 al. 2 let. b LAT et 104 al. 3 LATC, une autorisation de construire ne peut être délivrée que si le terrain est équipé et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. L'art. 19 LAT exige à cet égard qu'un terrain soit desservi par des voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. La définition de l'accès adapté à l'utilisation prévue au sens de l'art. 19 LAT fait l'objet d'une jurisprudence cantonale constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue. La jurisprudence a aussi posé le principe selon lequel on ne saurait refuser un permis de construire fondé sur l'insuffisance de l'équipement lorsqu'un projet n'entraîne pas une aggravation de la situation existante (Tribunal administratif, arrêt AC.2000.0012 du 8 novembre 2000 et les références citées). Pour apprécier si un accès est suffisant, le Tribunal administratif se réfère aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS), qui sont prises en considération comme un avis d'expert; pour ce qui est de l'évaluation du trafic, il retient conformément à la pratique des ingénieurs en matière de circulation qu'une place de parc - en zone d'habitation - génère 2,5 à 3 mouvements de véhicules par jour ou 0,35 par heure de pointe (AC.2005.0169 du 15 décembre 2005 citant AC.2002.0013; AC.2001.0051; AC.2000.0051). Les recourants ajoutent encore que pour que l'accès soit suffisant, il faudrait que l'utilisation ne provoque pas des atteintes excessives pour le voisinage. Il est vrai qu'on trouve cette formulation dans quelques arrêts récents (AC.2006.0195 du 26 février 2007; AC.2005.0276 du 23 novembre 2006; AC.2006.0079 du 31 octobre 2006; AC.2006.0060 du 24 juillet 2006; AC.2005.0169 du 15 décembre 2005) mais elle prête à confusion. Comme le précise l'arrêt dont elle est

probablement issue (AC.2001.0051 du 22 mai 2002), il s'agit d'éviter que l'utilisation des voies d'accès ne provoque des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, notamment en matière de protection de l'air où la charge excessive en oxyde d'azote pourrait justifier une intervention relevant du plan de mesures au sens de l'OPair (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). Il n'est évidemment pas question de telles mesures en l'espèce. En l'espèce, les recourants soutiennent que le chemin des Plantaz, utilisé à double sens ne permet pas, avec sa largeur de 4,90 m, la circulation de 60 véhicules aux heures de pointe, et que le croisement avec un poids lourd est impossible. De leur côté, les constructeurs font valoir que le chemin des Plantaz peut être qualifié de route d'accès au sens de la norme VSS 640.045 pour laquelle il suffit que le croisement de voitures de tourisme soit possible à vitesse réduite. Certaines des photographies produites par les recourants montrent à cet égard deux voitures de tourisme côte à côte, ce qui atteste que le croisement est possible, même si effectivement l'espace paraît restreint. En définitive, les recourants ne parviennent pas à démontrer que les conclusions du rapport Transitec seraient erronées. En effet, la norme VSS 640.045 classe en "route d'accès" les routes de desserte desservant des zones habitées comprenant entre 30 et 150 unités de logement, et considère que le cas de croisement à assurer est celui de deux voitures de tourisme, à "vitesse très réduite". Le croisement d'une voiture de tourisme et d'un camion n'a pas à être assuré. Cette norme considère encore que la capacité pratique d'une telle route d'accès est de 100 véhicules/heure. Selon la norme VSS 640.201, deux voitures de tourisme peuvent croiser à vitesse très réduite si la largeur de la chaussée est de 4,40 mètres. La largeur de 4,90 m ou de 5,0 m du chemin des Plantaz est donc suffisante pour permettre ce croisement. Le trafic horaire de pointe déterminant est estimé à 32 véhicules/heure selon les constructeurs (déterminations de Me Thonney du 05.04.07) et à 60 véhicules/heure selon l'expertise du bureau Transitec du 06.12.06. Même si l'on ajoutait à ce débit horaire de pointe 2 à 5 véhicules/heure induits par les trois villas existantes, on constate que l'on est encore largement en deçà de la capacité pratique de 100 véhicules/heure définie par la norme VSS 640.045. Le chemin des Plantaz est donc correctement dimensionné pour écouler le trafic induit par le projet de construction.

E. 6

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours aux frais des recourants, qui n'ont pas droit à des dépens mais en doivent aux constructeurs et à l'autorité intimée qui ont consulté un mandataire rémunéré.

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