

## **VD\_OMNI AC.2009.0065 vom 30. Juni 2010**

VD Tribunal cantonal, 2010-06-30, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2009.0065](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2009.0065)

FR: VD\_OMNI AC.2009.0065 du 30 juin 2010

IT: VD\_OMNI AC.2009.0065 del 30 giugno 2010

### **Regeste**

KT SWISS ALPS ASSETS SA/Municipalité de Gryon, Service de la mobilité, TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS SA, OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS | L'opposition de l'entreprise ferroviaire réservée par l'art. 18m al. 1 LCdF, porte sur l'assainissement du passage à niveau. En l'espèce, le tribunal arrive à la conclusion que les conditions de visibilité au passage à niveau sont insuffisantes et nécessitent un assainissement de sorte que l'opposition de l'entreprise ferroviaire apparaît fondée, ce que confirme l'avis de l'Office fédéral des transports. Il appartient à l'entreprise ferroviaire de faire approuver un projet d'assainissement par l'autorité fédérale compétente, le coût de l'assainissement devant être répartis selon les critères fixés par la loi sur les chemins de fer.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

a) La loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF; RS 742.101) réglemente de manière exhaustive la procédure et les règles matérielles applicables à la construction et à l'exploitation d'installations ferroviaires (art. 18 LCdF). La procédure fédérale est ainsi applicable aux constructions et aux installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer. En revanche, les constructions qui ne servent ni exclusivement ni principalement aux installations ferroviaires sont soumises au droit cantonal. Mais dans certains cas, elles peuvent affecter des immeubles appartenant aux chemins de fer, être contiguës à de tels immeubles, mettre en jeu la sécurité de l'exploitation ou empêcher l'extension d'installations. Ce type de construction était soumis à l'approbation préalable de l'Office fédéral des transports jusqu'au 31 décembre 1999. Par mesure de simplification, la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans du 18 juin 1999 a supprimé la procédure d'approbation de l'Office fédéral des transports. L'art. 18m al. 1 LCdF soumet en revanche depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 les constructions pouvant affecter l'exploitation ferroviaire, désignées "installations annexes", à l'accord préalable de l'entreprise ferroviaire dans les deux hypothèses suivantes: l'installation affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contiguë (let. a); ou l'installation risque de compromettre la sécurité de l'exploitation (let. b). b) L'art. 18m al. 2 LCdF prévoit que l'autorité cantonale compétente doit consulter l'Office fédéral des transports avant d'autoriser une installation annexe dans les trois hypothèses suivantes: à la demande d'une partie lorsque aucun accord entre le maître de l'ouvrage et l'entreprise ferroviaire n'a été trouvé (let. a); lorsque l'installation annexe peut empêcher ou rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure de l'installation ferroviaire (let. b) et lorsque le terrain à bâtir est compris dans une zone réservée ou touchée par un alignement déterminé par la législation ferroviaire (let. c). L'avis donné par l'Office fédéral des transports est alors consultatif et ne

lie pas l'autorité cantonale. En revanche, l'autorité fédérale est habilitée à user de toutes les voies de recours prévues par le droit fédéral et cantonal contre les décisions rendues par les autorités cantonales concernant les installations annexes soumises à la législation fédérale sur les chemins de fer ou de ses dispositions d'exécution (art. 18m al. 3 LCdF). Ainsi, l'art. 18m LCdF impose une obligation de procédure spéciale aux municipalités et aux constructeurs dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire prévue par le droit cantonal en ce sens que le permis de construire ne peut être délivré qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire concernée; mais cette situation ne donne pas à l'entreprise ferroviaire un pouvoir discrétionnaire de refuser l'accord ou de fixer des conditions qui paraîtraient exorbitantes. La prise de position de l'entreprise ferroviaire doit être fondée sur les dispositions de la réglementation fédérale sur les chemins de fer et les moyens de droit à disposition de l'Office fédéral des transports contre une décision cantonale autorisant une installation annexe sont en principe limités au seul respect de ces dispositions. c) Il convient donc de déterminer si les travaux projetés font partie des constructions annexes régies par l'art. 18m LCdF et s'ils sont soumis aux règles de procédure spécifiques à cette disposition, exigeant l'accord de l'entreprise ferroviaire. La parcelle n° 50 est directement contiguë à la voie ferrée du BVB, aménagée sur la route cantonale 715d Gryon-Villars longeant la limite sud de ce bien-fonds. A cet emplacement, le terrain de la société recourante forme un talus avec une forte pente sur lequel les travaux d'aménagement de places de stationnement vont être réalisés. Il s'agit de places de stationnement débordant en porte-à-faux sur le talus sur une profondeur de 5 m environ, impliquant la réalisation de contreforts et de fondations relativement importantes dans la pente même du talus contigu à la voie ferrée. De plus, le projet prévoit la construction de dix nouvelles places de stationnement. Selon les critères pris en compte par la jurisprudence, les places de stationnement destinées au logement génèrent en moyenne 2.5 à 3 mouvements de véhicules par jour (voir arrêt AC.2000.0051 du 10 avril 2001 consid. 3b). Ainsi, la construction des places de stationnement peut entraîner un trafic supplémentaire sur le passage à niveau, lequel constitue l'accès à la construction existante, de 25 à 30 véhicules par jour, alors que la construction existante compte seulement deux places de stationnement entraînant 5 à 6 mouvements de véhicules par jour. Il résulte de cette situation que les travaux projetés entrent dans le champ d'application de l'art. 18m LCdF pour deux raisons principales. D'une part, les travaux sont réalisés sur une parcelle contiguë au domaine ferroviaire exploité par l'entreprise (art. 18m al. 1 let. a LCdF), et d'autre part, l'accroissement du trafic sur le passage à niveau dans la situation actuelle risque de compromettre la sécurité de l'exploitation (art. 18m al. 1 let. b LCdF). Ainsi, dès lors que l'une des conditions fixées à l'art. 18m al. 1 LCdF est remplie, l'autorité communale ne peut délivrer le permis de construire sans l'accord de l'entreprise ferroviaire.

## **E. 2**

la circulation routière soit faible et le trafic ferroviaire lent, ou

## **E. 3**

a) Pour apprécier si la visibilité est suffisante à un carrefour donné en matière de circulation routière, le tribunal se réfère en principe à la norme de l'Union des professionnels suisses de la route VSS 640'273 désignée "carrefours visibilité" (voir arrêt GE.1996.0079 du 5 septembre 1997). Bien que les normes VSS ne soient pas des règles de droit, elles sont tout de même l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés. Par exemple, la norme VSS 640'273 a été élaborée sur la base d'un rapport établi par le bureau

d'ingénieurs et de planification Hasler en 1992 et fondé sur des études approfondies et des investigations scientifiques (voir la publication de l'Office fédéral des routes à Berne: Sichtweiten und Verkehrssicherheit in Knoten, Forschungsauftrag 07/88 auf Antrag der VSS). Le tribunal peut donc considérer que les normes VSS ont en tous les cas une portée comparable à celle d'un avis d'expert. b) La norme VSS 640'273 définit la distance de visibilité A qu'il faut respecter entre le véhicule s'approchant de la route prioritaire en circulant sur la route sans priorité et le véhicule circulant de la route prioritaire en direction du carrefour. La norme définit aussi la distance d'observation B, qui est la distance entre le point correspondant aux yeux du conducteur de la voiture circulant sur la route sans priorité et le bord le plus rapproché de la voie prioritaire ou le bord avant de la ligne d'arrêt ou d'attente. Selon le chapitre 6 de la norme, la distance d'observation B ne devrait pas être inférieure à 2.50 m, mais des exceptions sont possibles dans les espaces bâtis. Lorsque la vitesse d'approche des véhicules à moteur circulant sur la route prioritaire est limitée à 50 km/h, la distance minimale de visibilité A au carrefour doit être comprise entre 50 et 70 m, pour une distance d'observation de 2.50 m. Si la distance de visibilité A au carrefour n'est pas atteinte avec une distance d'observation de 2.50 m, mais qu'elle peut l'être lorsque la distance d'observation est supérieure ou égale à 1.50 m, la norme prévoit que le problème sera résolu au moyen de mesures techniques de signalisation s'il n'existe aucune solution constructive. Selon la jurisprudence du tribunal, l'expression "au moyen de mesures techniques de signalisation" signifie qu'il faut en principe placer un signal stop, sauf dans les cas où les véhicules ralentissent de toute manière fortement et s'arrêtent même avant de s'engager sur la route principale (voir arrêt AC.1996.0116 du 29 octobre 1998 consid. 1b). Ainsi, lorsqu'il existe un trottoir de 1.50 m et que la distance d'observation supérieure ou égale à 1.50 m permet de garantir une distance de visibilité A suffisante, les conditions de visibilité requises sont en principe satisfaites, en particulier lorsqu'il s'agit de route de quartier ou de route collectrice. En revanche, d'autres mesures doivent être prises dans le cas où la distance de visibilité A reste insuffisante même lorsque la distance d'observation est réduite jusqu'à 1.50 m. En pareille hypothèse, la norme prévoit les mesures suivantes: "a) Déplacer la ligne d'arrêt plus en avant, en prenant des mesures supplémentaires adéquates (surface interdite) b) Abaisser la vitesse maximale autorisée sur la route prioritaire c) Introduire l'obligation de tourner à droite si la distance de visibilité n'est insuffisante que vers la droite d) Installation de feux de circulation fonctionnant en permanence e) Sous certaines conditions (chiffre 8), et sur des routes de faible importance, améliorer la situation en introduisant le régime de priorité de droite f) Mettre en place un miroir de signalisation : seulement en tant qu'expédient et aux conditions suivantes : - Seulement avec pose simultanée d'un signal STOP ou aux accès privés - Distance entre miroir et ligne d'arrêt inférieure à 15 m - Seulement trafic faible ou local prédominant sur la route sans priorité - Vitesse limitée à 60 km/h au maximum sur la route prioritaire - Emplacement du miroir sanctionné par voie légale - Miroir chauffant". Le tribunal a toutefois précisé dans sa jurisprudence que les miroirs n'offraient pas les garanties de sécurité optimales, d'une part en raison du fait qu'ils se couvrent de givre ou de buée quelques jours par an, et d'autre part, par le fait qu'il est plus difficile d'apprécier la distance et la vitesse du véhicule par le truchement d'un miroir que par la vision directe. Si les miroirs peuvent convenir pour les automobilistes qui pratiquent régulièrement ce dispositif, des usagers occasionnels tels que les visiteurs peuvent être induits en erreur. C'est la raison pour laquelle la norme VSS 640'273 admet la pose de miroirs seulement comme expédient et à la condition notamment qu'il s'agisse de miroirs chauffants (voir arrêt GE.1994.0056 du

23 septembre 1997). c) En l'espèce, la distance de visibilité A par rapport à la ligne de chemin de fer n'est pas respectée. La configuration des lieux, en particulier le mur longeant la voie ferrée à l'aval, ainsi que le mur et le talus à l'amont, empêchent de voir un train montant en direction de la Barboleuse ou descendant de la Barboleuse, même pour une distance d'observation inférieure à 2.50 m. En outre, l'abaissement de la distance d'observation n'est pas possible dans la configuration du passage à niveau, dès lors que l'emprise du train (ligne de sécurité de 2 m) est très proche de la ligne d'arrêt des véhicules; la configuration des lieux ne permet pas d'empiéter sur l'espace de sécurité pour améliorer les conditions de visibilité sans présenter un danger accru. Il faut tenir compte aussi du fait que les distances de freinage d'un train en mouvement sur des voies ferrées sont nettement plus grandes que celles d'une voiture et les conséquences d'un accident beaucoup plus graves, notamment en raison de la configuration de la tête du train et des matériaux qui ne sont pas conçus pour amortir un choc frontal. L'absence de visibilité sur la voie ferrée en amont et en aval aboutit au constat selon lequel il n'est actuellement pas possible de traverser le passage en toute sécurité au sens de l'art. 37b al. 1 OCF; un assainissement est nécessaire en raison de la construction de dix nouvelles places de stationnement, qui entraînent une augmentation du nombre de trajets et des risques sur le passage à niveau; le permis de construire ne peut ainsi être délivré sans améliorer les conditions de sécurité. Pour cette raison, le refus de l'accord de l'entreprise ferroviaire se justifie et c'est à juste titre que la municipalité a refusé le permis de construire dès lors que les conditions de l'art. 18m al. 1 LCdF ne sont pas remplies. d) Par ailleurs, la pose d'un miroir présente des risques encore trop importants et n'est pas adaptée à la signalisation d'un train. L'art. 93 al. 1 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21) régleme les signaux aux passages à niveau de la manière suivante: "Pour signaler les passages à niveau, il faut utiliser des barrières, des demi-barrières, des barrières à ouverture sur demande, des signaux à feux clignotants (3.20; 3.21), des croix de Saint-André (3.22 à 3.25), des signaux acoustiques, des signaux «Tramway ou chemin de fer routier» et des signaux lumineux (art. 68 à 71). L'aspect et la mise en place des signaux aux passages à niveau sont régis par la législation sur les chemins de fer, sauf en ce qui concerne les signaux lumineux et le signal «Tramway ou chemin de fer routier»." Il faut donc se référer à la législation sur les chemins de fer pour déterminer si la pose du seul signal d'une croix de Saint-André suffirait. A cet égard, l'Office fédéral des transports estime que le texte de l'art. 37c al. 3 let. c OCF ne permet la pose d'une croix de Saint-André comme signal unique que lorsque la visibilité est suffisante; s'agissant de l'hypothèse mentionnée dans cette disposition selon laquelle les véhicules ferroviaires émettent des signaux d'avertissement en cas de conditions de visibilité insuffisantes, elle viserait uniquement les cas où les conditions de visibilité sont temporairement mauvaises (p. ex. à cause du brouillard). Cette faculté de poser le signal de la croix de Saint-André comme signal unique ne s'appliquerait ainsi pas aux situations dans lesquelles les conditions de visibilité sont en permanence insuffisantes, comme en l'espèce. Une telle interprétation peut s'expliquer pour des motifs de sécurité. En l'espèce, le tribunal constate que la seule pose d'une croix de Saint-André ne résout pas le problème de visibilité qui impose à l'automobiliste de s'engager sur la voie ferrée avant de pouvoir observer la présence d'un train montant depuis Gryon ou descendant de la Barboleuse. La situation présente en effet un danger réel. En tout état de cause, le tribunal ne doit pas se prononcer sur les modalités de l'assainissement du passage à niveau, ni sur son financement ou la répartition des frais entre l'entreprise ferroviaire, les propriétaires et autres bénéficiaires du passage. Il suffit de constater que le passage à niveau

nécessite un assainissement en raison des travaux envisagés par la société recourante et que le refus de l'accord de l'entreprise ferroviaire se justifie pour ce motif. e) Il appartient en définitive à l'entreprise ferroviaire d'élaborer un plan d'assainissement du passage à niveau qu'elle doit soumettre sans délai à l'approbation de l'Office fédéral des transports. Elle veillera à étudier une solution appropriée, respectant le principe de proportionnalité et n'imposant pas des investissements disproportionnés par rapport au but poursuivi. Il appartient également à l'entreprise ferroviaire de proposer une répartition des coûts entre tous les propriétaires concernés qui peuvent être desservis par l'accès, soit les propriétaires des parcelles nos 48, 49, 50, et le cas échéant, le propriétaire de la parcelle n° 47 s'il peut bénéficier de l'accès.

#### **E. 4**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision attaquée maintenue. Compte tenu des circonstances particulières de la cause, des motifs d'équité conduisent à compenser les dépens et à laisser les frais de justice à la charge de l'Etat.

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