

## **VD\_OMNI AC.2010.0048 vom 8. November 2010**

VD Tribunal cantonal, 2010-11-08, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2010.0048](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2010.0048)

FR: VD\_OMNI AC.2010.0048 du 8 novembre 2010

IT: VD\_OMNI AC.2010.0048 del 8 novembre 2010

### **Regeste**

AMEY, ADDOR AMEY/Département des infrastructures, Conseil communal d'Etoy | Adoption d'un projet d'aménagement d'un chemin piétonnier à travers un quartier résidentiel. Recours rejeté. Sur le premier tiers du tracé, la servitude publique se superpose à une servitude privée de passage à pied et pour véhicules. Voisins directs des parcelles touchées et bénéficiaires de la servitude privée de passage, les recourants ont qualité pour recourir. Le projet litigieux respecte le plan directeur localisé du village et répond à un intérêt public incontestable. Il remplit également les critères de sécurité, notamment sur le tiers emprunté par des véhicules (estimation du trafic véhicule journalier, référence aux normes VSS). Enfin, c'est à juste titre qu'une procédure d'expropriation n'a pas été menée à ce stade, dans la mesure où elle fait l'objet d'une procédure distincte.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

L'art. 75 al. 1er let. a de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD, RS 173.36), en vigueur depuis le 1er janvier 2009, (auquel renvoie l'art. 99 LPA-VD) dispose que « a qualité pour former recours toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée ». Pour interpréter la notion d'intérêt digne de protection figurant à l'art. 75 al. 1er let. a LPA-VD, on peut se référer à la jurisprudence relative à l'art. 103 let. a de l'ancienne loi fédérale d'organisation judiciaire, qui demeure valable sous l'empire de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF, RS 173.110) (cf. ATF du 10 juillet 2008 rendu dans la cause 1C\_86/2008 consid. 3). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, 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 peut être un intérêt de fait - doit se trouver, avec l'objet du litige, 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 (ATF 133 II 249 consid. 1.3.1, traduit, résumé et commenté par Etienne Poltier, in RDAF 2008 I, p. 487 ss; 409 consid. 1.3 et références citées). Ces conditions légales sont en principe réalisées quand le recours est formé par le propriétaire d'un immeuble directement voisin de la construction ou de l'installation litigieuse. 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 projetée (ATF 121 II 171 consid. 2b où il est fait référence à des distances de 45 m, 70 m ou 120 m). 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, traduit et résumé in RDAF 2000, p. 759 s. ; 124 II 293 consid. 3a , traduit et résumé in RDAF 1999 I, p. 569; 120 Ib 379 consid. 4c et les arrêts cités; voir aussi ATF 1A.179/1996 du 8 avril 1997 in RDAF 1997 I, p. 242). En l'occurrence, les recourants sont non seulement voisins directs des parcelles sur lesquelles doit prendre place le projet litigieux mais leur bien-fonds est encore au bénéfice d'une servitude de passage sur l'une des parcelles précitées (854). Ils sont donc à l'évidence atteints par les décisions attaquées et jouissent d'un intérêt digne de protection à ce qu'elles soient annulées ou modifiées. De plus, ils ont pris part à la procédure devant l'autorité précédente en déposant une opposition en temps utile lors de l'enquête publique. Pour toutes ces raisons, la qualité pour recourir doit leur être reconnue. Le recours a par ailleurs été déposé en temps utile et est recevable à la forme (art. 79, 95 et 99 LPA-VD).

## **E. 2**

Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant 20 jours. Ils font l'objet d'un permis de construire.

## **E. 3**

a) Selon l'art. 75 Cst., les cantons doivent établir des plans d'aménagement en vue d'assurer une utilisation judicieuse et mesurée du sol ainsi qu'une occupation rationnelle du territoire. La LAT prévoit à cet effet les plans directeurs, les plans d'affectation et la procédure d'autorisation de construire. Ces instruments de planification ont un rapport étroit entre eux et ils forment un tout au sein duquel chaque élément remplit une fonction spécifique. C'est dans une procédure assurant la protection juridique des intéressés (art. 33 LAT) et la participation de la population (art. 4 LAT) que sont élaborés les plans d'affectation à caractère contraignant pour les particuliers (art. 21 al. 1 LAT) après pesée et harmonisation de l'ensemble des intérêts en présence (art. 1 al. 1 et 2 al. 1 LAT) et selon les indications des plans directeurs (art. 6 ss et 26 al. 2 LAT). La procédure d'autorisation de bâtir (art. 22 LAT) sert à vérifier si les constructions ou installations sont conformes à la réglementation exprimée par les plans d'affectation; elle vise à assurer la réalisation du plan cas par cas (ATF 116 Ib 53 consid. 3a). b) La planification et la construction de routes (à l'exception des routes nationales) font partie des activités régies par les instruments de planification prévus par la LAT. L'état et le développement souhaité de l'urbanisation, des transports et communications, ainsi que des constructions et installations publiques (art. 6 LAT) sont définis par les cantons lorsqu'ils établissent leurs plans directeurs (art. 8 LAT), qui lient les autorités (art. 9 LAT). Les plans d'affectation généraux déterminent globalement le mode d'utilisation du sol dans la commune, et les plans d'affectation spéciaux - tels les plans d'alignement - fixent la réglementation de détail qui déroge à l'affectation générale (ATF 111 Ib 13ss, 109 Ib 122/123 consid. 5a). Le projet de construction de route, qui doit être en principe conforme au plan d'alignement, peut toutefois aussi être mis à l'enquête publique sous la forme d'un plan d'affectation spécial. Selon l'art. 13 LAT, un tel plan a aussi la portée matérielle d'une autorisation de construire quand, par son approbation et son entrée en force, il permet d'entreprendre directement les travaux; dans ce cas, le projet de construction fixe le tracé de la route sur lequel il définit une affectation spéciale du sol, distincte de la réglementation générale, qui permet la réalisation des travaux (ATF 116 Ib 159 consid. 1a p 162-163; 112 Ib 164 consid. 2b p. 166 ; voir aussi arrêts AC.2007.0093 déjà cité, AC.2007.0202 du 14 septembre 2007, AC.2005.0138 du 28 décembre 2006 et

AC.1999.0005 du 21 mars 2002). c) Selon la jurisprudence fédérale, le projet de route ne doit pas seulement se fonder sur des impératifs de fluidité et de sécurité du trafic, mais aussi, comme pour tous les plans d'affectation, résulter d'une pesée de l'ensemble des intérêts qui apparaissent pertinents, notamment les intérêts visés aux art. 1 et 3 LAT (ATF 118 Ia 504 ss). S'agissant d'une activité ayant des effets sur l'organisation du territoire au sens de l'art. 1 al. 2 let. b de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (OAT, RS 700.1), l'autorité de planification doit notamment procéder aux différents examens prévus par l'art. 2 al. 1 OAT, en particulier, étudier les possibilités et variantes qui entrent en ligne de compte (let. b) et vérifier si la solution choisie est compatible avec les plans et prescriptions de la Confédération, des cantons, des régions et des communes, relatives à l'utilisation du sol, en particulier les plans directeurs (let. e). L'autorité d'approbation du plan doit procéder à une pesée globale des intérêts en jeu, requise par l'art. 3 OAT, en assurant la coordination de l'ensemble des dispositions légales qui entrent en ligne de compte (art. 25a LAT). Elle doit notamment prendre en considération les intérêts privés des propriétaires en ce qui concerne les empiétements sur leur fonds et l'expropriation qui en serait la conséquence. Il en va de même des intérêts de la protection de la nature et du paysage qui doivent faire l'objet d'une pesée complète dans le cadre de la procédure d'élaboration et d'adoption du projet définitif (ATF 118 Ia 504 consid. 5a et b p. 507). d) Quant à la création de parcours piétonniers, elle est régie par la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 (LCPR, RS 704). Cette loi a pour but essentiel notamment l'établissement des plans des réseaux de chemins pour piétons, en général à l'intérieur des agglomérations (art. 1 et 2 al. 1 LCPR). Selon l'art. 2 LCPR, les réseaux de chemins pour piétons comprennent les chemins pour piétons proprement dits, les zones piétonnes, les rues résidentielles et autres voies du même type, judicieusement raccordées. Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat (al. 3). L'application de la LCPR nécessite l'adoption d'une législation cantonale d'exécution pour fixer les effets juridiques des plans des réseaux de chemins pour piétons et régler la procédure d'établissement et de modification de ces plans (art. 4 al. 2 LCPR). Le canton de Vaud n'a cependant pas encore adopté une législation d'exécution de la loi fédérale sur les chemins de randonnée. Le gouvernement vaudois n'a pas fait usage non plus de la faculté que lui réserve l'art. 16 LCPR pour désigner à titre provisoire les réseaux auxquels la loi fédérale doit être appliquée. Cependant, même en l'absence d'une législation cantonale d'exécution et d'un plan du réseau des chemins pour piétons, les principes de la LCPR doivent être pris en considération pour déterminer dans les procédures de planification notamment si les mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ce qui relie les commerces, services publics et habitations aux arrêts des transports publics (arrêt AC 98/005 du 30 avril 1999, cf. aussi Jomini, Commentaires lat. article 19 no 25 et Dep. 1995 p. 609, AC.2004.0006 d 21 juin 2005).

#### **E. 4**

Les recourants contestent tout d'abord l'intérêt public du projet litigieux au motif que seul le maintien de la situation actuelle est capable de répondre aux souhaits de la commune. a) Selon l'art. 9.2 RPGA, pour toute nouvelle construction, reconstruction ou transformation, ainsi que pour les aménagements extérieurs, le plan directeur localisé du village constitue le document de référence (al. 1). Des solutions différentes que celles décrites peuvent être

autorisées si elles se justifient pour des raisons constructives ou fonctionnelles, et pour autant qu'elles s'intègrent à l'architecture actuelle du village (al. 2). Le 26 mars 2001 et le 11 mars 2002, le Conseil communal a adopté un plan directeur localisé du village, approuvé par le Conseil d'Etat le 9 septembre 2002 (ci-après : PDL). L'objectif tendant à la planification de nouvelles liaisons piétonnes à destination du collège a été repris du plan directeur communal (PDL, p. 1). S'agissant du chemin de La Vaux, reliant côté nord le ch. des Ecoliers et la rue d'Estuey, le PDL prévoit (ch.4.2), sous la rubrique « objectifs sectoriels », l'« aménagement d'un chemin piétonnier entre la rue d'Estuey et le chemin des Ecoliers afin de remplacer celui existant au travers du lotissement d'immeubles qui n'est ni confortable ni officiel (liaison La Romanèche – Ecole). Liaison prévue dans le prolongement du chemin Sous la Romanèche. ». Selon l'art. 35 LATC, le plan directeur communal détermine les objectifs d'aménagement de la commune. Il tient compte des options cantonales et régionales de développement. Il comporte les principes directeurs d'aménagement du territoire portant notamment sur l'utilisation du sol dans les territoires situés hors et en zone à bâtir, les constructions d'intérêt public, les espaces publics, les réseaux et les voies de communication, les équipements techniques et les transports, les sites, paysages, monuments et ressources naturelles à préserver, les territoires exposés à des nuisances ou à des dangers et les installations de délassement et de tourisme. Il contient les mesures qui concrétisent les principes directeurs ainsi que le programme des mesures qui relèvent de la compétence de la municipalité (art. 36 LATC). La portée juridique des plans directeurs communaux est traitée à l'art. 31 al. 2 LATC, qui dispose que les plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales. En cela, ils ne peuvent être qualifiés ni de règles de droit, ni d'ordonnances administratives externes, ni de décisions ( AC.2006.0041 du 21 mai 2007 ). Les plans directeurs n'ont donc en principe pas d'effet contraignant. Un projet conforme au plan d'affectation ne peut pas être rejeté au motif qu'il contreviendrait à un plan directeur liant les autorités, l'effet obligatoire d'un plan directeur pouvant tout au plus se déployer là où l'ordre juridique confère un pouvoir d'appréciation ou introduit des concepts juridiques indéterminés ménageant de la sorte une marge de manoeuvre à l'autorité (ATF 1A.154/2002 publié in ZBL 2004, 107). Si le plan d'affectation y renvoie expressément, la jurisprudence a admis que le plan directeur communal pouvait déployer, dans une certaine mesure tout au moins, des effets obligatoires (AC.2003.0053 du 3 octobre 2003 et AC.2008.0152 du 8 octobre 2009). b) Dans le cas présent, le projet litigieux respecte pleinement le PDL, qui, conformément à l'art. 9.2 RPGA, constitue le document de référence pour toute nouvelle construction. Le PDL a démontré l'intérêt d'une liaison piétonne reliant la rue d'Estuey au ch. des Ecoliers de manière à améliorer la sécurité des piétons, plus particulièrement celle des écoliers, au moment où des constructions nouvelles sur une parcelle concernée par la création de la servitude de passage public (parcelle 98) vont être réalisées. Ce chemin piétonnier présente l'avantage d'éviter des aménagements trop importants et de régler une circulation jusqu'alors officieuse, au travers d'un parcours non adéquat, puisqu'il emprunte actuellement un sentier privé le long des parcelles 854, 855 et 856. A cet égard, on relèvera que ce sentier privé, avec l'aménagement tel que proposé par les recourants consistant à prévoir un débouché en travers de la parcelle 856 pour arriver à l'angle du nouveau parking sur la parcelle 98, n'offrirait manifestement pas les avantages que présente le tracé du chemin choisi par la municipalité. Comme l'a permis de constater l'inspection locale, ce sentier est en effet étroit et sinueux ; il n'assurerait pas une desserte adéquate de la parcelle

98. De plus, il impliquerait l'aménagement d'une rampe à la hauteur du débouché sur la parcelle 98, le terrain étant très en pente à cet endroit. Dans de telles conditions, l'accès à la parcelle précitée serait malaisé, principalement pour les personnes handicapées, à mobilité réduite ou avec des poussettes. Cette solution entraînerait également des coûts d'exécution beaucoup plus élevés que ceux du projet litigieux. En revanche, ce dernier permet de relier en toute sécurité un établissement scolaire aux zones résidentielles situées à proximité. Il évitera notamment que les élèves se rendant à l'école communale – ce qui représente, selon les déclarations du syndic que rien ne permet de mettre en doute, un trafic piétonnier non négligeable puisqu'il correspond à près de 120 passages par jour – ne longent la rue d'Estuey ouverte au trafic des véhicules et répond ainsi aux objectifs recherchés par la législation fédérale sur les chemins pour piétons. Il permettra également de réduire la vitesse de circulation sur le ch. des Ecoliers à la hauteur de la parcelle 854, ainsi qu'à améliorer la visibilité pour les véhicules, donc la sécurité pour les piétons, par l'installation de bordures franchissables de part et d'autre de l'accès du chemin en cause sur celui des Ecoliers. c) Les recourants critiquent ensuite la sécurité du projet dans la mesure où sa réalisation aurait pour effet d'augmenter les croisements entre véhicules et piétons (composés de nombreux écoliers) de manière contraire aux impératifs de sécurité. Le tracé de la servitude au nord-est longe perpendiculairement la sortie de 9 places de parc et il paraît invraisemblable pour les recourants, compte tenu de la petite taille des écoliers, de faire cheminer ces derniers à un endroit où les manœuvres des automobilistes en marche arrière sont courantes. Au surplus, le débouché du projet depuis la parcelle 98 est dépourvu d'aménagements de sécurité alors même qu'il est régulièrement emprunté par les automobiles des recourants. La visibilité y est fortement réduite compte tenu de la haie existante. Le projet ne prévoit enfin, selon les recourants, aucun aménagement spécifique aux piétons sur le tracé également emprunté par les automobiles des recourants (y compris occasionnellement une remorque), par celles de leurs locataires et des divers livreurs. Ces griefs sont infondés. Le marquage du cheminement juste derrière les neuf places de parc situées sur le parking extérieur de la parcelle 98 peut en effet surprendre. On pourrait en définitive se passer d'un tel marquage, les piétons ayant la liberté de traverser ledit parking à leur guise. Néanmoins, ce cheminement sera utilisé en grande partie par des enfants : il n'est donc pas inutile de canaliser leur parcours à travers ce parking, de façon à éviter qu'ils ne s'éparpillent partout. Par ailleurs, ce marquage peut avoir un effet bénéfique, dans la mesure où il attirera l'attention des automobilistes quittant le parking sur l'existence d'un tel parcours et sur l'éventualité de la présence de piétons. On relèvera ensuite que l'augmentation du croisement piétons-véhicules n'aura lieu que sur la partie de la servitude permettant l'accès à la parcelle des recourants, soit sur une distance de quelque 40 m, ce qui représente à peine plus d'un tiers du tracé global. En ce qui concerne l'estimation de la génération de trafic, l'assesseur spécialisé du tribunal a précisé qu'il existait différentes méthodes : selon les évaluations pratiquées par les ingénieurs en trafic, une place de parc génère 2.5 à 3 mouvements de véhicules par jour; en outre, selon les recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (EAE), chaque place génère environ 0.35 véhicules par heure de pointe; enfin, selon les instructions fédérales concernant les rues résidentielles (de 1984), le nombre de voitures ou de places de parc est divisé par deux pour obtenir le trafic déterminant par heure. L'utilisation de ces critères ont déjà été retenus par la jurisprudence du tribunal de céans (arrêt AC.2000.0051 déjà cité). En l'espèce, si l'on tient compte des 4 places de parc sur la parcelle 99, on obtient un nombre maximum de 12 mouvements de véhicules par jour, soit respectivement 1,5 mouvement par heure de

pointe (matin et soir, soit  $0.35 \times 4$ ). En d'autres termes, le trafic sera particulièrement peu important sur le tronçon litigieux. Par ailleurs, le nombre d'unités de logement desservi par celui des recourants (inférieur à 30) et le nombre très réduit de mouvements par jour (inférieur à 50 vh./h) font que l'on se trouve dans le type de desserte qualifié de chemin d'accès selon les normes de l'Union des professionnels suisses de la route (désignées normes VSS, octobre 1992, norme SN 640 045, p. 3 et 5). Ces normes VSS ne sont pas des règles de droit et ne lient pas le tribunal; elles sont néanmoins l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés; elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC 1998.0005 du 30 avril 1999 et AC 1999.0071 du 6 septembre 2000 et AC.2000.0051 du 10 avril 2001). Pour le type de desserte susmentionné, il n'est pas nécessaire de procéder à un marquage, ni d'assurer la possibilité de circuler sur toute la longueur du chemin. La norme précitée et la norme SN 640 201 (cf. p. 2, 4 et 5) préconisent une largeur de 3,20 mètres pour le croisement d'une voiture et d'un piéton (sans bagage, ni parapluie, ni chaise roulante, avec ou sans voiture d'enfant, soit 1 m pour le piéton, y compris 40 cm de marges de mouvement et de sécurité, et 2,20 m pour la voiture, soit 1,80 m et 40 cm de marges de sécurité, aucune marge n'étant prise en compte pour le mouvement dans la mesure où la vitesse ne peut être, compte tenu de la configuration des lieux, qu'inférieure à 30 km/h) et une largeur de 3,40 mètres pour le cas où le piéton se déplace avec bagage, parapluie, ou chaise roulante (largeur mise à disposition du piéton portée alors à 1,20 m). Or il est vrai que sur la distance de 40 mètres longeant la parcelle 854, la largeur de la servitude n'est que de 3 mètres. Cependant, la norme SN 640 201 précise qu'en cas de manque de place ou pour des personnes cheminant en groupe, on peut renoncer pour les piétons aux marges de mouvement (20 cm) et aux marges de sécurité (20 cm ; cf. norme précitée, p. 3, 2<sup>ème</sup> § et p. 5). Cela présuppose que l'un des usagers (l'automobiliste ou le piéton) s'immobilise pour laisser passer l'autre. Si l'on renonce aux marges de mouvement pour les piétons (20 cm), le gabarit d'espace libre pour le croisement d'une voiture à l'arrêt et d'un piéton est alors de 3 mètres. Cette largeur permet encore le croisement, soit d'une voiture et d'un piéton encombré de bagages, en chaise roulante ou avec un parapluie, sans marge de mouvement ni de sécurité (80 cm pour le piéton et 2,20 m pour la voiture), soit d'une voiture et d'un piéton accompagné ou non d'une poussette, avec marge de sécurité (60 cm + 20 cm de marges de sécurité et 2,20 m pour la voiture). Dans un cas comme dans l'autre, compte tenu du contexte particulier de ce tronçon, et notamment de sa courte longueur, la largeur de 3 mètres s'avère certes inconfortable, mais néanmoins suffisante. Enfin, le ch. des Ecoliers est en zone 30 km/h, ce qui devrait contribuer à assurer une meilleure sécurité pour les piétons y débouchant depuis le chemin litigieux. En conclusion, l'intérêt public de ce projet est incontestable et on ne voit pas quelles raisons constructives ou fonctionnelles justifieraient, au sens de l'art. 9.2 al. 2 RPGA, une solution différente de celle prévue dans le PDL au sujet du cheminement litigieux. A tout le moins, ne saurait-on admettre que la mesure de planification en cause, qui prend considération les intérêts locaux, va à l'encontre du développement souhaité par les autorités intimées. Cette dernière doit par conséquent être confirmée. d) Quant aux nuisances invoquées par les recourants (nuisances sonores, déchets, mise en péril de leur haie, désagréments liés à l'éclairage public prévu à l'angle des parcelles 854 et 98 et complication des manœuvres d'accès à leur parcelle en raison des décrochements latéraux prévus sur le ch. des Ecoliers), on ne saurait pas non plus les tenir pour établies. La partie du chemin projeté sur la parcelle 98 longe une place de jeux commune au lotissement. L'élagage éventuel au point de jonction des parcelles 98 et 854 ne sera effectué, selon les explications de la commune que

rien ne permet de mettre en doute, que sur la parcelle 854 et non sur celle des recourants. S'agissant de l'éclairage public, l'autorité précitée s'est déclarée prête à placer des petites bornes lumineuses similaires à celles prévues sur la parcelle 98 n'entraînant aucune véritable gêne pour les voisins. Enfin, les décrochements latéraux au débouché du ch. des Ecoliers sont prévus sous forme de bornes franchissables, qui ne perturberont en rien l'accès à la parcelle des recourants, même avec des véhicules plus importants (type camions de livraison ou remorque).

#### **E. 5**

A titre subsidiaire, les recourants contestent le fait que les décisions attaquées incluent l'inscription d'une servitude publique de passage à pied, dont l'assiette se superpose à leur propre servitude de passage à pied et pour tous véhicules, sans qu'une procédure d'expropriation n'ait préalablement été menée. Il convient donc d'examiner si l'art. 14 LRou relatif à l'acquisition des terrains nécessaires à l'ouvrage projeté s'applique à l'expropriation de droits réels restreints. Aux termes de l'art. 14 LRou, les terrains nécessaires à l'ouvrage peuvent être acquis de gré à gré, par remaniement parcellaire ou par expropriation (al. 1). Les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage font l'objet d'une procédure distincte. La loi sur les expropriations est applicable (al. 2). Cela étant, la disposition précitée ne mentionne pas expressément que, dans le cadre de la création d'un nouvel aménagement routier au sens de l'art 1 LRou, on puisse procéder à l'expropriation de droits réels restreints. Toutefois, l'objectif poursuivi est le même, à savoir acquérir les droits nécessaires de manière à disposer de l'objet qu'on veut affecter au domaine public. Comme le tribunal de céans a déjà eu l'occasion de le dire, il convient par conséquent de procéder à une interprétation extensive de l'art. 14 LR qui aboutit au constat selon lequel cette disposition vise également l'expropriation de droits réels restreints (AC.2000.0164 du 23 mars 2001). Il résulte de ce qui précède que l'expropriation litigieuse pourrait, dans le cas où une telle procédure serait nécessaire, se fonder sur l'art 14 LRou. Toutefois, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, un projet de construction de route communale qui n'a pas suivi la procédure prévue par les art. 11 à 13 LRou ne peut pas être considéré comme un ouvrage pour lequel le droit d'expropriation peut être conféré sur la base de cette disposition (arrêt du 1er septembre 1998 dans la cause 1P.317/1998, AC.2000.0164 déjà cité). En d'autres termes, dans le domaine des aménagements routiers soumis à la LRou, l'expropriant doit impérativement mener à bien la procédure prévue par les articles 11 à 13 LRou avant d'engager la procédure d'expropriation. Dans son arrêt, le Tribunal fédéral relève à cet égard que l'art. 14 LRou réserve la "procédure distincte" de la déclaration d'intérêt public en vue de l'expropriation (art. 12 ss de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur l'expropriation, RSV 710.01), qui n'a précisément pas pour objet l'adoption de plans routiers, en soulignant que la dualité des procédures - établissement du plan routier puis expropriation - a précisément été évoquée dans les travaux préparatoires de la LRou (cf. BGC, aut. 1991, p. 751 et p. 784/785). Cela étant, c'est à juste titre que la commune a dans un premier temps adopté le plan routier litigieux avant de procéder, cas échéant, à une procédure d'expropriation.

#### **E. 6**

Au vu des considérants qui précèdent, le recours doit être rejeté et les décisions attaquées confirmées. Vu l'issue du pourvoi, les frais seront mis à la charge des recourants (art. 49 LPA-VD). Obtenant gain de cause et ayant procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel, la commune a droit à des dépens, à charge des recourants (art. 55, 91 et 99

LPA-VD).

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