

VD_OMNI AC.2011.0193 vom 24. Mai 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-05-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0193

FR: VD_OMNI AC.2011.0193 du 24 mai 2012

IT: VD_OMNI AC.2011.0193 del 24 maggio 2012

Regeste

POLO/Municipalité de Chardonne, PARATTE, TAVERNEY, Conseil Communal de Jongny, Département de l'intérieur, Service des routes | Qualité pour recourir laissée indécise, vu le rejet du recours au fond, s'agissant d'un recourant qui, pourtant voisin, persiste en audience à déclarer agir dans l'intérêt public. La qualité pour recourir devant l'autorité judiciaire n'est reconnue qu'à celui qui peut se prévaloir d'un intérêt personnel. Recours au TF rejeté selon arrêt du TF du 31.01.2013 (1C_328/2012).

Erwägungen

E. 1

La Cour examine d'office et librement la recevabilité des recours qui lui sont soumis. a) A qualité pour recourir 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 dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (art. 75 al. 1 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD, RSV 173.36], applicable à la procédure de recours devant le Tribunal cantonal, par renvoi de l'art. 99 de la même loi). Selon la jurisprudence fédérale traditionnelle, l'intérêt digne de protection peut être juridique ou de fait. Il permet au recourant de faire valoir ses droits lorsqu'il est menacé dans ses intérêts de nature matérielle, économique, idéale ou autre, par la décision contestée (ATF 135 II 145 consid. 6.1, 133 II 400 consid. 2.2). Le recourant peut en outre invoquer la violation de dispositions de droit public qui n'ont pas pour but de protéger ses intérêts; mais lorsque la décision contestée favorise un tiers, la règle établie pour éviter l'action populaire veut que le recourant soit touché dans une mesure et avec une intensité plus grandes que quiconque, de façon spéciale et directe. Toujours selon la jurisprudence, le recourant doit se trouver, avec la décision entreprise, dans un rapport suffisamment étroit, spécial et digne d'être pris en considération (arrêt AC.2010.0022 du 15 avril 2011 consid. 1a citant notamment les ATF 131 II 361 consid. 1.2 et l'arrêt de principe ATF 104 Ib 245 consid. 5 à 7). Le recours formé dans le seul intérêt de la loi ou d'un tiers est irrecevable (ATF 135 II 145 consid. 6.1; 124 II 499 consid. 3b; 123 II 542 consid. 2e). Le tiers n'est en principe pas habilité à agir, car il ne subit, par définition, pas d'atteinte à un intérêt juridique, lorsque la décision n'entraîne aucune diminution de ses droits, ni aggravation de ses obligations (AC.2008.0237 du 17 juillet 2009 consid. 1c). Pour qu'une relation suffisante existe, il faut qu'il y ait véritablement un préjudice porté de manière directe à la situation personnelle du recourant (Pierre Moor/Etienne Poltier, Droit administratif, vol. II, 3ème éd., p. 734). Par ailleurs, le droit de recours suppose l'existence d'un intérêt actuel à obtenir l'annulation ou la modification de la décision attaquée (ATF 136 II 101 consid. 1.1; 131 II 361 consid. 1.2). Ces conditions légales sont en principe réalisées, quand le recours est formé par le tiers propriétaire ou locataire (arrêt AC.2001.0265 du 23

octobre 2002) d'un immeuble directement voisin de la construction ou de l'installation litigieuses (ATF 137 II 30). Le voisin doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de l'arrêt contesté qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la commune (ATF 133 II 249 consid. 1.3.1). Il appartient au recourant d'établir son préjudice et plus généralement les éléments de fait permettant de conclure à la recevabilité de l'acte (ATF 133 II 249 consid. 1.1). Le Tribunal fédéral a reconnu la qualité des voisins pour invoquer une violation des normes communales ou cantonales fixant le nombre de places de stationnement en relation avec un projet de construction lorsque celui-là était jugé insuffisant car le manque de places de parc pourrait engendrer des nuisances pour le voisinage en raison des allers et venues des usagers à la recherche d'un endroit pour se garer (arrêt 1C_465/2007 du 13 juin 2008 consid. 1.1). b) En l'espèce, le recourant est locataire du bâtiment ECA n° 34 sis sur la parcelle 21, propriété de la commune, incluse dans le périmètre du plan de quartier. De par la situation de son domicile, il paraît directement concerné par les décisions litigieuses. Néanmoins, comme on l'a vu, le critère déterminant la qualité pour recourir du voisin ne saurait se résumer à la distance séparant le fonds qu'il habite de ceux destinés à recevoir les habitations projetées. Il convient d'examiner l'ensemble des circonstances afin de déterminer si le voisin subit des effets sur son fonds (arrêts AC.2010.0225 du 18 novembre 2011 consid. 1a; AC.2007.0262 du 21 avril 2008; AC.2006.0213 du 13 mars 2008). Interrogé en cours d'audience par le Président sur son intérêt à la procédure, le recourant, qui n'est pas assisté par un avocat, a, dans un premier temps, expliqué qu'il agissait dans l'intérêt commun de l'ensemble des riverains en accomplissant un devoir civique en tant que potentiel futur conseiller communal. Il a ajouté n'être pas gêné personnellement par les constructions projetées, mais il pense à tous les écoliers et adolescents qui devront subir la concentration de trafic induite par le projet futur. Dans un second temps, il a expliqué que son épouse avait été percutée par une voiture au carrefour du ch. Rouge et de la Route principale et craint que d'autres incidents de ce genre se produisent. Le recourant fait fausse route s'il croit pouvoir utiliser la voie du recours au Tribunal cantonal pour défendre sa propre conception de l'intérêt public : la qualité pour recourir devant l'autorité judiciaire n'est au contraire reconnue qu'à celui qui peut se prévaloir d'un intérêt personnel à l'annulation ou à la modification de la décision attaquée. En audience, le recourant a persisté dans cette voie, invoquant sa qualité de futur conseiller communal, même après avoir été rendu attentif au sens de la jurisprudence rappelée ci-dessus. Ce n'est qu'incidemment qu'on pourrait discerner dans ses propos l'intérêt personnel qu'il pourrait avoir à ne pas être confronté, comme son épouse l'a été apparemment, à des difficultés de circulation à proximité de son domicile. Il n'est toutefois pas nécessaire d'examiner plus avant la qualité pour recourir selon l'art. 75 LPA-VD; cette question peut en effet demeurer indécise, vu le sort du recours.

E. 2

, voire d'environ 150-200 m². Force est de constater que dans cette hypothèse, même l'application des normes VSS contestées par le recourant permettrait néanmoins un résultat final dans lequel chacun des logements disposerait de deux places de parc. On ne peut donc pas affirmer, comme le prétend le recourant, que le nombre de places serait nécessairement insuffisant. Le moyen du recourant relatif à l'insuffisance du nombre de places de parc doit donc être rejeté. Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire que le tribunal examine, du moins dans la présente cause, le bien-fondé de la pratique du Service du développement territorial qui consiste à imposer à l'autorité communale, à la place d'une règle spécifique

sur le nombre de places de parc, l'introduction dans le droit communal d'un renvoi dynamique aux normes VSS (le renvoi de l'art. 40a RLATC est dépourvu de base légale selon l'arrêt AC.2009.0064 déjà cité). Peut également être laissée non résolue en l'état la difficulté provenant du fait que ces normes, contrairement aux dispositions légales et réglementaires cantonales et communales, ne sont pas librement accessibles au public.

E. 3

Le recourant estime que l'accès suffisant au secteur "Praz-de-Crêt" n'est pas assuré. En se référant à l'étude de la société Team-plus, il tente de démontrer que le réseau est saturé depuis l'adoption du plan de quartier "Sur Jongny". a) La question de la sécurité des accès doit être examinée au stade du permis de construire (art. 22 al. 2 let. b LAT). La municipalité n'accorde ledit permis 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 (art. 104 al. 3 LATC). Régi par l'art. 19 al. 1 LAT, l'équipement est réputé suffisant lorsque qu'un terrain est desservi de manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un bien-fonds ne peut dès lors être considéré comme équipé, si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2; 119 Ib 480 consid. 6a; arrêts AC.2009.0228 du 15 décembre 2010 consid. 7b ; AC.2008.0334 du 12 novembre 2009 consid. 3a; AC.2008.0138 du 31 juillet 2009 consid. 2a; AC.2007.0216 du 2 décembre 2008 consid. 8a; AC.2006.0317 du 25 octobre 2007 consid. 7a; André Jomini, Commentaire LAT, n° 20 ad art. 19). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (arrêt AC.2008.0334 du 12 novembre 2009 consid. 3b). Les spécialistes du trafic considèrent généralement qu'une place de parc génère 2,5 à 3 mouvements de véhicules par jour (arrêt AC.2007.0216 du 2 décembre 2008 consid. 8c). Comme pour la question du nombre de places de stationnement, il convient ici de faire une distinction entre la phase de planification et celle de l'autorisation de construire. Au stade de la planification, l'aménagement des accès n'a pas encore été étudié dans le détail (arrêt AC.2008.0138 du 31 juillet 2009 consid. 1c/bb). La jurisprudence estime que ce n'est que lorsqu'un plan partiel d'affectation est à ce point précis qu'il permet d'appréhender les problèmes de trafic que la question de l'équipement en accès doit être résolue au stade de l'adoption du plan et non au stade ultérieur du permis de construire (Arrêt du TF 1C_298/2007 consid. 8.1; RDAF 2000 I 427 consid. 5; ATF 120 Ib 436 consid. 2d/bb et 118 Ib 66 consid. 2a s'agissant du respect des prescriptions en matière d'environnement). b) De l'inspection locale, il ressort que le ch. Rouge est situé en zone de 30km/h. Le tribunal a pu constater que l'accès litigieux n'était pas excessivement occupé. Durant l'inspection locale aux alentours de 16h, la cour a croisé un bus, un véhicule poids-lourd et deux voitures. S'agissant du trafic supplémentaire induit par le projet, les constructeurs ont déclaré, en cours d'audience, avoir modifié le nombre de logements projeté, la surface des appartements et, en conséquences, le nombre exact de véhicules automobile induit par le projet. Le nombre de voitures étant inconnu, il est impossible de déterminer le nombre de mouvements de véhicules supplémentaires par jour. Les hypothèses émises par la société Transitec devront être approfondies. Comme l'explique la

commune de Chardonne consultée dans la présente procédure, " la procédure de plan de quartier a pour objet de fixer les règles de construction dans un périmètre défini, sans pour autant entrer dans le détail des futurs bâtiments et de leur équipement, éléments qui apparaîtront lors de l'enquête publique en relation avec les futures constructions (place de parc, canalisations d'eau, d'eaux claires, d'eaux usées, gaz, électricité, etc.) ". A ce stade, il ne paraît ni nécessaire ni même opportun de déterminer de manière plus détaillée que le fait le rapport 47 OAT les accès publics et privés ainsi que les chemins pédestres des futures constructions à ériger dans le périmètre du plan de quartier. Ainsi, la question de l'équipement devra être examinée par la municipalité au moment de délivrer l'autorisation de bâtir. Il est dès lors prématuré de son prononcer sur la suffisance de l'équipement au sens des art. 19 LAT; art. 49 et 50 LATC et 32 OAT. c) Pour la bonne compréhension du dossier, on notera cependant que le recourant interprète les graphiques de l'étude de la société Transitec de manière erronée. aa) La société Transitec a effectué des comptages en premier lieu en 2008, puis en février 2012, chaque fois à l'heure de pointe du matin (entre 7h15 et 8h15) et à l'heure de pointe du soir (entre 17h30 et 18h30). Dans son étude complémentaire de février 2012, Transitec a tenu compte des incidences du Plan de quartier "En Jongny" situé au nord du village, devant accueillir 290 nouveaux habitants Selon le tableau ci-dessous, l'étude comporte quatre cas de figure. Sur la gauche, les mesures effectuées en heure de pointe du matin. Sur la droite, les mesures effectuées en heure de pointe du soir. Sur la ligne du haut, sont représentées les charges de trafic actuelles. Sur la ligne du bas, sont représentées les charges de trafic projetées avec les deux plans de quartier "Praz-de-Crêt et "Sur jongny". Le calcul de la "capacité utilisée du mouvement déterminant", soit du mouvement débouchant du chemin Rouge sur la route cantonale RC 744, est effectué selon la "méthode des créneaux critiques" utilisée par les professionnels de l'ingénierie du trafic. Cette méthode tient compte du temps de réaction et de démarrage nécessaires au véhicule débouchant de la route secondaire pour s'engager; ce temps doit être inférieur ou égal au créneau disponible entre le passage de deux véhicules sur la route principale, prioritaire. Si l'on prend le cas de l'heure de pointe du matin (situation la plus pénalisante), on dénombre 620 véhicules descendants sur la route RC 744 (615 véhicules allant tout droit et 5 tournant à gauche vers le chemin Rouge), ainsi que 145 véhicules montant la route cantonale, allant tout droit: cela donne un total de 765 véhicules prioritaires par rapport aux usagers sortant du chemin Rouge. Il convient encore, comme il est de règle lors de l'utilisation de la méthode des créneaux critiques, de prendre en compte la moitié du flux montant la route cantonale et tournant à droite pour s'engager dans le chemin Rouge, soit la moitié de 35 véhicules que l'on arrondira à 18 (véhicules n'ayant pas actionné le clignotant de "tourner à droite" et susceptibles ainsi d'induire en erreur l'automobiliste sortant du chemin Rouge). En résumé: le "trafic gênant prioritaire", empêchant les véhicules sortant du chemin Rouge de s'engager sur la route principale, est égal à 783 véhicules/heure, à l'heure de pointe du soir. bb) Il importe ensuite de déterminer le créneau critique, en secondes, accepté par l'automobiliste non prioritaire voulant s'engager sur la route prioritaire. Hors localité, et dans le cas d'un "stop", le créneau critique est de 9 secondes. On peut alors déterminer la capacité du débouché du chemin Rouge sur la route cantonale RC 744, correspondant au trafic prioritaire gênant de 783 véhicules/heure et à un créneau critique de 9 secondes. Sur la base des abaques de cette méthode (voir Cahier no 8 "Les voiries urbaines" publié par l'Institut des transports et de planification de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne ou encore la publication "Strassenprojektierung" de l'Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme de l'Ecole polytechnique fédérale de

Zürich), la capacité du mouvement secondaire est de l'ordre de 145 véhicules/heure. Si l'on fait le rapport entre les 80 véhicules/heure débouchant du chemin Rouge sur la route cantonale à l'heure de pointe du matin et cette capacité de 145 véhicules/heure, on obtient un "taux de saturation" ou "taux de capacité utilisée" de 55%, Or, comme l'ont rappelé les représentants du Service des routes, des files d'attente de véhicules ne se font sentir avec acuité qu'à partir d'un taux de 85%. Le taux de 55% se situe bien en deçà de cette limite critique. Par ailleurs, l'étude Transitec a adopté une position précautionneuse en admettant que l'intégrité du trafic induit par le nouveau PQ emprunte le chemin Rouge en direction de la route cantonale RC 744, alors que deux autres voies d'accès vers l'est permettent de relier la route cantonale, par le nord, par le chemin de la Poste, puis le chemin de la Fontaine ou celui de la Forge, et par le sud, par le chemin du Frêne. Cette attitude sécuritaire ressort également du rapport 47 OAT (p. 21) qui mentionne que " même avec des hypothèses ayant tendance à surcharger le mouvement déterminant, l'exploitation et l'aménagement actuels du carrefour entre le chemin Rouge et la route cantonale 12 sont donc compatibles avec la réalisation du quartier Praz-de-Crêt et peuvent encore supporter d'autres charges de trafic supplémentaires ". Les hypothèses adoptées par la société Transitec ont donc tendance à surestimer la charge de trafic au débouché ouest du chemin Rouge, par rapport à la situation réelle. cc) Le recourant tente encore, par la production d'une étude réalisée par la société Team-plus, de démontrer que la sécurité est mise en cause dans le carrefour litigieux. Or, celle-ci confirme que la charge admissible préconisée par la norme VSS 640 045 n'est pas dépassée (cf. Annexe 11). Aussi, tant le rapport de Transitec que l'étude Team-plus confirment-ils que le raccordement du ch. Rouge à la route cantonale sur le territoire de Chardonne est adapté à la charge de trafic supplémentaire que représente le PQ "Praz-de-Crêt". Ce n'est cependant qu'au stade de la délivrance du permis de construire que les flux de trafic évalués par les des sociétés spécialisées devront être confirmés. Dans ces conditions, le grief du recourant est mal fondé.

E. 4

Il s'ensuit que le recours, entièrement mal fondé, doit être rejeté dans la mesure de sa recevabilité. Cela entraîne la confirmation des décisions attaquées. L'autorité statue sur les frais et dépens (art. 91 LPA-VD par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). Le recourant, qui succombe, supporte les frais de justice (art. 49 al. 1 LPA-VD). Le constructeur intimé, représenté par un avocat, a droit à des dépens (art. 55 LPA-VD). Il en va de même de la municipalité qui a elle aussi mandaté un avocat. Les Services concernés n'ont pas droit à des dépens (art. 56 al. 3 LPA-VD). Jean-Michel Taverney, ayant agi seul, n'a non plus droit à des dépens (art. 55 al. 1 LPA-VD a contrario).

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