

VD_OMNI AC.2012.0352 vom 28. Januar 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-01-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2012.0352

FR: VD_OMNI AC.2012.0352 du 28 janvier 2013

IT: VD_OMNI AC.2012.0352 del 28 gennaio 2013

Regeste

EDUCIM SA/Municipalité d'Etoy, MEIGERHORN II ETOY SARL p.a. Galilehorn Asset, Service de l'environnement et de l'énergie, Service des routes, Service de la mobilité, Service du développement territorial | Recours d'une société exploitant des écoles privées contre le permis de construire délivré pour le projet d'une école privée d'un concurrent pour le motif que la génération de trafic engendrée par le projet contesté entraînerait une saturation des équipements en accès desservant son propre projet d'école privée dans la même région. L'examen des différentes études de circulation démontre toutefois que la capacité des équipements en accès communs utilisés par les deux écoles laissent une marge de disponibilité non négligeable, de sorte que la recourante n'est pas touchée dans ses intérêts par le projet contesté, et ne possède pas la qualité pour recourir.

Erwägungen

E. 1

p. 433). Il doit ainsi invoquer des dispositions du droit public des constructions dont l'application est susceptible d'avoir une incidence sur sa situation de fait ou de droit (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 et 2.3. p. 133ss). Le Tribunal fédéral a précisé que l'intérêt pratique et concret du recourant consiste en ceci que le projet de construction ne sera pas réalisé si le grief est admis. Par exemple, un intérêt digne de protection ne peut être dénié au recourant qui fait valoir que l'accès au fonds voisin serait insuffisant dès lors que l'équipement est une condition à l'octroi du permis de construire. Il en va de même pour les griefs concernant la non-conformité à l'affectation de la zone, ou au nombre insuffisant de places de parc ou encore au choix des couleurs et des matériaux de construction (ATF 1C_317/2010 du 15 décembre 2010; 1C_236/2010 du 16 juillet 2010). Ainsi, le Tribunal fédéral a reconnu un intérêt digne de protection aux propriétaires riverains pour contester l'autorisation d'immerger deux corps-morts situés à 180 m de la rive en raison des restrictions à la vue dont ils jouissaient depuis le lac sur la rive opposée; cette situation suffisait pour considérer qu'ils étaient atteints de manière spéciale et directe et dans une mesure plus sensible que les autres administrés par installation litigieuse (ATF 1C_152/2012 du 21 mai 2012 consid. 2.2). Il a également reconnu un intérêt digne de protection aux recourants domiciliés dans le périmètre d'un plan de réaménagement routier de nature à entraîner une augmentation du trafic à l'horizon 2020 dans la rue desservant leurs habitations (ATF 1C_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 1.2). c) En l'espèce, la municipalité et les sociétés constructrices contestent la qualité pour recourir de la recourante pour le motif que cette dernière n'est pas touchée par l'octroi des permis de construire et que la procédure aurait un seul but visant à entraver la réalisation d'une école concurrente, dès lors que cette dernière venait d'obtenir un permis de construire une école sur le territoire de la Commune d'Aubonne. La municipalité conteste également la qualité pour recourir en raison de l'absence d'atteinte directe

suffisamment intense pour démontrer l'existence d'un intérêt digne de protection. Elle produit un plan de situation montrant qu'une distance d'environ 4 kilomètres sépare le projet de la recourante et ceux des sociétés constructrices. La société recourante soutient, de son côté, que la réalisation du projet contesté engendrerait un trafic important sur le réseau routier concerné, spécialement aux heures de pointe où les enfants se rendent à l'école ou quittent l'école, ce qui aurait une influence considérable sur son projet localisé à Aubonne. Elle invoque le fait que la nature scolaire du projet contesté présenterait de nombreuses similitudes avec son école projetée à Aubonne, notamment en raison des heures d'utilisation des infrastructures routières similaires, liées à la dépose et à la reprise des écoliers et au déplacement du personnel enseignant. Les dossiers de la cause comprennent trois études de circulation du bureau « Transitec ». La première étude de juin 2012 concerne l'école de la société recourante à Aubonne; la seconde, de juillet 2012, l'école des sociétés constructrices à Etoy, et la troisième, du 31 octobre 2012, est un rapport établi à la demande de la société exploitante GEMS (ex-Menasa Limited) concernant les effets de l'école projetée à Etoy sur les carrefours d'accès à la jonction autoroutière d'Aubonne. aa) L'étude concernant le projet de l'école d'Etoy, de juillet 2012, traite du dimensionnement de l'offre de stationnement et de l'évaluation des effets du trafic généré par le projet. L'étude prend en compte une hypothèse forte en matière de répartition modale concernant le mode de transport des élèves. Le rapport retient que le 50% des élèves se rendrait à l'école par un autre moyen qu'une voiture et l'autre 50% en transport individuel motorisé (TIM). Il est précisé que ce taux est dicté par une limite fixée par le règlement du plan d'affectation cantonal limitant pour le secteur en cause le trafic à 1'750 déplacements de véhicules par jour. Le rapport précise que cette valeur peut être considérée comme volontariste compte tenu des proportions observées dans d'autres écoles internationales, notamment au Mont-sur-Lausanne avec 70% d'usagers de la voiture et 30% d'usagers des autres modes de transports (bus scolaire, transports public, etc.). Le rapport mentionne encore une autre école privée implantée à Zoug et à Lucerne où l'on compte environ 60% des élèves utilisant la voiture comme mode de déplacement (TIM) contre 40% d'usagers avec les bus du service scolaire. Il ressort du pronostic de trafic du rapport Transitec de juillet 2012 (figure 4) que l'exploitation de l'école, tenant compte des mesures d'accompagnement, entraînerait une augmentation de trafic de 1400 véhicules/jour (TJM) sur la RC1, donc 800 en direction de Morges (soit une augmentation de 7% du trafic actuel de 11'400 véhicules par jour) et 600 en direction d'Allaman (soit une augmentation de 4% du trafic actuel qui s'élève à 14'000 véhicules par jour). Le rapport ne comporte aucun pronostic sur la répartition du volume de trafic de 600 véhicules par jour dans la direction d'Allaman. Le tribunal estime qu'une proportion de véhicules, probablement faible, continuera en direction d'Allaman - Rolle; une part plus importante rejoindra l'autoroute par la jonction d'Aubonne en passant par le giratoire de Roveray (RC 55b et 54b) et enfin une autre part poursuivra son trajet sur Aubonne depuis le giratoire de Roveray (RC 54b). La plus grande partie du trafic de ces 600 véhicules par jour empruntera vraisemblablement la jonction d'Aubonne (on peut estimer cette part à 500 véhicules par jour). Ainsi, l'augmentation de trafic serait à peine perceptible au niveau du giratoire de Clamogne sur le tronçon de la route cantonale 54b reliant le giratoire de Roveray à Aubonne (route d'Allaman); la société recourante n'est donc pas touchée spécialement et directement par la seule augmentation de ce trafic sur la route d'Allaman, qui se confond avec l'augmentation normale du trafic liée au développement des zones à bâtir de la région. bb) Le rapport Transitec de juin 2012 concernant l'école de la société Educim retient que le 40% des élèves se rendra à l'école

projetée par la recourante par un autre moyen qu'en voiture et établit un pronostic de trafic de 1100 véhicules par jour en TJM. Selon l'étude, ce trafic se répartirait depuis le carrefour de Clamogne (formé par le chemin de la Clamogne et la route d'Allaman sur ce tronçon) à raison de 200 véhicules en direction d'Aubonne et de 900 véhicules en direction du giratoire de Roveray où 100 véhicules poursuivraient en direction de la RC 1 (Route Suisse) par la RC 55b (route d'Allaman et route d'Aubonne) et 800 véhicules rejoindraient la jonction autoroutière par la RC 54b (route de Roveray). Ainsi, seuls 500 véhicules par jour provenant de l'école des sociétés constructrices emprunteront le même trajet que les 800 véhicules par jour provenant de l'école de la société recourante sur le tronçon allant du giratoire de Roveray à la jonction de l'autoroute sur la RC 54b (route de Roveray). Sur ce tronçon, le trafic actuel s'élève à 20'350 véhicules par jour en TJM selon les comptages 2010 publiés par le Service des routes. L'augmentation de 500 véhicules par jour provenant du projet d'école contesté représente une proportion de l'ordre de 2.5% du trafic existant et n'est pas de nature à provoquer des atteintes directes et spéciales susceptible d'entraver l'exploitation de l'école de la société recourante. Cette augmentation aura probablement pour effet d'absorber la marge de capacité disponible du carrefour, mais sans que cela ne constitue une entrave qui touche directement et spécialement la société recourante. cc) Par ailleurs, l'avis du bureau Transitec du 31 octobre 2012, établi à la demande de la société exploitante, comporte un résumé et une synthèse de l'étude d'accès à Littoral Parc. Il ressort de cet avis que l'aménagement du réseau routier actuel suffira quant à lui à absorber le trafic supplémentaire généré par les deux écoles, étant précisé que selon le rapport de juillet 2012, la majorité de ce trafic du projet d'école à Etoy pourrait s'écouler en direction de la jonction de Morges. Aussi, le tribunal constate que la nouvelle gare CFF d'Etoy se trouve à proximité directe du secteur de la Tuilière, mieux desservi en transports publics que le secteur de Clamogne, ce qui pourrait expliquer aussi la proportion estimée plus grande d'élèves qui pourraient utiliser un autre mode de transport que la voiture. d) La société recourante critique aussi le pronostic de trafic résultant du rapport de juillet 2012 pour le motif que le taux de 50% des élèves qui doivent effectuer un déplacement par un autre mode de transport qu'un véhicule automobile individuel pourrait ne pas être respecté et entraînerait un trafic supplémentaire non négligeable (p. 6 du recours). Le Service de la mobilité a également formulé des doutes quant aux objectifs de répartition modale proposés par l'expert en mobilité, car « ils présupposent la mise en place de mesures très difficiles, voire impossibles à imposer dans un tel contexte, même si un plan de mobilité est établi » (synthèse CAMAC n° 132977 p. 15). Les assesseurs spécialisés de la section du tribunal ont ainsi effectué une rapide vérification avec un taux de 40% d'élèves qui effectuent un déplacement par un autre mode de transport qu'un véhicule individuel, taux également retenu pour l'école de la société recourante. Le projet pourrait alors générer un trafic 2'100 véhicules par jour en TJM, ce qui représente sur la RC1 entre Etoy et Allaman 720 véhicules par jour (au lieu des 600). Compte tenu du fait que le trafic de la RC1 se dirigeant d'Etoy vers Allaman se divise en trois parts: a) direction Allaman - Rolle; b) direction autoroute par la jonction d'Aubonne et c) direction Aubonne, il est raisonnable de considérer qu'environ 600 véhicules emprunteront la jonction autoroutière. Le trafic existant sur le tronçon concerné de la RC 54b reliant le giratoire de Roveray à la jonction s'élevant à 20'350 véhicules en TJM, l'augmentation de trafic s'élève à 3% sur 24 heures. Ainsi, même dans cette hypothèse, le tribunal constate que la société recourante n'est pas touchée de manière spéciale et directe par cette augmentation de trafic. Il est important de rappeler que l'étude Transitec pour Littoral Parc, résumée dans le rapport du 31 octobre

2012, prévoit à terme, avec le développement complet du PAC Littoral Parc, que ce tronçon de la RC 54b devra laisser s'écouler quelque 25'000 véhicules par jour, des mesures d'accompagnement assurant la fluidité de la circulation étant d'ores et déjà prévues. Le développement complet envisagé comprend précisément celui de l'école projetée par la société constructrice. Enfin, la convention signée entre GEMS et la Municipalité d'Etoy confirme l'exigence de la part modale alternative à la voiture de 50% au minimum pour les élèves et les professeurs (art. 3), précise la génération de trafic admise pour 100 élèves (art. 4), mentionne les principes d'actions à respecter (art. 5) et fixe les principes et modalités d'un suivi et d'un contrôle annuel (art. 6) en déterminant les mesures à prendre si les engagements pris ne sont pas tenus (art. 7 et 8) et enfin, en subordonnant l'octroi du permis de construire la 2ème étape au respect de la convention (art. 10). Il appartiendra ainsi aux autorités concernées de faire respecter les engagements pris dans le cadre de cette convention. e) Les horaires des écoles internationales commencent en général vers 8h10 le matin pour les plus grands élèves alors que les plus petits commencent vers 9h00. Ainsi, l'heure de pointe du matin est de 8h00 à 9h00, la demi heure de pointe se situant plutôt entre « 7h45 - 8h15 ». Le soir, deux heures de pointe coexistent; la première de « 15h00 à 16h00 » et la seconde de « 16h - 17h00 », alors que la demi heure de pointe se situe plutôt entre « 15h30 et 16h00 », voire entre « 15h45 - 16h15 ». En revanche, l'heure de pointe du trafic général correspond normalement à la tranche horaire de « 7h00 - 8h00 » et l'heure de pointe du soir du trafic général est la tranche horaire « 17h00 - 18h00 ». Ainsi, les heures de pointe d'une école internationale ne se superposent pas aux heures de pointe du trafic général. Les deux études de circulation recommandent d'ailleurs d'échelonner les arrivées des élèves entre 8h00 et 9h00 (p. 24 du rapport de juillet 2012 et p. 21 du rapport de juin 2012). Par ailleurs, il est important de souligner que l'un des gros générateurs de trafic de Littoral Parc, IKEA avec les magasins de l'Outlet annexé, a des horaires d'ouverture particuliers, à savoir: - du lundi au mercredi : 10h00 à 19h00 - jeudi et vendredi : 10h00 à 21h00 - samedi de 9h00 à 18h00. De même, l'ouverture du « Littoral centre » Coop ne commence pas avant 9h00 le matin et le centre ne ferme pas avant 19h30 (sauf le samedi à 18h00). Il n'y a donc pas non plus de superposition de l'heure de pointe du trafic généré par les surfaces commerciales avec le trafic des écoles internationales projetées. Enfin, la difficulté majeure d'accès à la jonction d'Aubonne concerne l'heure de pointe du samedi après-midi, qui ne touche pas l'exploitation des écoles privées internationales. Ainsi, le tribunal constate que la société recourante n'est pas directement et spécialement touchée par les décisions attaquées et elle ne peut donc se prévaloir d'un intérêt digne de protection à demander son annulation ou sa modification; en effet ces décisions ne vont pas affecter sensiblement les conditions d'exploitation de l'école qu'elle projette de construire. En particulier, les problèmes qu'elle soulève en rapport avec les heures de pointe simultanées des deux écoles ne sont pas de nature à provoquer des difficultés d'exploitation pour le motif que ces heures de pointes ne se superposent ni avec les heures de pointes du trafic général, ni avec les heures de pointe des commerces présents dans la zone; enfin, les réserves de capacité sur le tronçon concerné de la RC 54b sont suffisantes pour absorber le trafic généré par les deux écoles. Le tribunal relève enfin que les sociétés constructrices, et notamment la société recourante, ont fait le choix de s'implanter dans un secteur déjà fortement sollicité en termes de circulation, et dont elles ne peuvent ignorer la situation concernant la charge du réseau, liée en partie au secteur de Littoral Parc proprement dit, mais aussi au trafic pendulaire régional et supra-régional. La société recourante ne saurait dès lors non plus se voir reconnaître un intérêt digne de protection pour se plaindre de cette

situation.

E. 2

a) La société recourante invoque aussi le rapport de concurrence avec les sociétés constructrices, notamment dans le traitement de leurs demandes respectives de permis de construire. b) Selon la jurisprudence, un intérêt digne de protection (au sens de l'art. 103 let. a OJ) peut être reconnu aux concurrents de la même branche économique qui contestent une autorisation délivrée à un tiers, lorsque ces différents acteurs économiques se trouvent, en raison de réglementations de politique économique ou d'autres normes spéciales, dans une relation particulièrement étroite (par exemple dans des domaines où le droit prévoit un contingentement). En revanche, celui qui craint simplement que l'autorisation donnée à un tiers ne l'expose à une concurrence accrue ne peut pas se prévaloir d'un intérêt en rapport étroit et spécial avec l'objet de la contestation; de tels risques économiques sont en effet inhérents à un régime de libre concurrence (ATF 127 II 264 consid. 2c p. 269; arrêt 1A.205/ 2003 du 19 mars 2004, consid. 1.4 ; arrêt 1P.42/2007 du 27 avril 2007). Ces critères s'appliquent notamment quand un commerçant demande l'annulation d'une autorisation de construire pour le projet d'un concurrent (cf. ATF 109 Ib 198 ; arrêt 1A.71/2000 du 3 janvier 2001, publié in RDAT 2001 II p. 263 consid. 3). c) En l'espèce, la société recourante ainsi que les sociétés constructrices et exploitante sont en rapport de concurrence en projetant chacune une école internationale dans la même région. Toutefois, il n'existe aucune réglementation de politique économique ou d'autres normes spéciales qui pourraient créer une relation particulièrement étroite entre les deux écoles. Les deux institutions projetées sont certes régies par la même loi cantonale sur l'enseignement privé du 12 juin 1984 (LEPr ; RSV 400.455), mais aucune ne se plaint d'une application différenciée ou contraire à l'égalité de traitement dans les autorisations qui leur ont été délivrées en application de cette législation. Il est vrai que la société recourante s'est plainte aussi de la manière dont sa demande de permis de construire a été traitée en reprochant aux autorités cantonales un retard injustifié. Ce grief est toutefois devenu sans objet à la suite de l'octroi et l'entrée en force du permis de construire concernant sa propre école. Ainsi, la relation de concurrence qui existe entre les sociétés constructrices et la société recourante ne permet pas de lui reconnaître un intérêt digne de protection.

E. 3

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être déclaré irrecevable à défaut d'un intérêt digne de protection dont la société recourante pourrait se prévaloir. Au vu de ce résultat, il y a lieu de mettre à la charge de la société recourante les frais de justice arrêtés à 3000 francs. Les sociétés constructrices et exploitante qui ont consulté un homme de loi ont droit aux dépens qu'elles ont requis et arrêtés à 3000 fr. La Municipalité d'Etoy, qui a aussi consulté un avocat, obtient également gain de cause et elle a droit à des dépens en relation avec l'activité déployée par son conseil dans le dossier AC.2012.0352.

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