

# VD\_OMNI AC.2015.0092 vom 12. Oktober 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-10-12, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2015.0092](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2015.0092)

FR: VD\_OMNI AC.2015.0092 du 12 octobre 2015

IT: VD\_OMNI AC.2015.0092 del 12 ottobre 2015

## Regeste

GODEL/Municipalité de Moudon, VR FMG IMMOBILIERE AG, SP RACING TEAM SA, Direction générale de l'environnement, Département des infrastructures et des ressources humaines | Demande de permis préalable d'implantation pour la création d'un centre de pilotage de motocycles avec piste intérieure et extérieure, notamment. Une étude d'impact sur l'environnement n'est pas requise (consid. 2). Les installations aménagées dans la bande inconstructible le long de la limite de parcelle, à proximité immédiate de la voie ferrée voisine, devaient recueillir l'accord des CFF (art. 18m LCdF), qui ne pouvait pas être renvoyé à la procédure ultérieure de permis de construire, dès lors que les installations autorisées au stade du permis d'implantation ne pourraient alors plus être remises en cause (consid. 4). Les autres ouvrages prévus dans les espaces réglementaires à moins de 6 m de la limite de parcelle (parking de 32 places et place de moto trial avec obstacles) ne peuvent être admis au titre de dépendances de minime importance et ne remplissent pas les conditions d'octroi d'une dérogation (consid. 5). Accès: bien-fonds équipé et titre juridique suffisant (consid. 6). Recours admis.

## Erwägungen

### E. 1

Le recourant a sollicité la production du "rapport de synthèse de la CAMAC" ainsi que de l'étude d'impact, et a requis la tenue d'une audience avec inspection locale. a) Le droit d'être entendu tel que garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend le droit pour l'intéressé de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 129 II 497 consid. 2.2 p. 505; 124 I 49 consid. 3a p. 51 et les réf. cit.). En particulier, le droit de faire administrer les preuves suppose notamment que le fait à prouver soit pertinent et que le moyen de preuve proposé soit apte et nécessaire à prouver ce fait. L'autorité peut donc mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient pas l'amener à modifier sa décision (ATF 130 II 425 consid. 2.1 p. 429 et les réf. citées). b) En l'espèce, le dossier de la cause est suffisamment complet pour permettre au tribunal de statuer en toute connaissance de cause. En particulier, il contient la correspondance échangée entre les opposants, dont le recourant, et l'autorité intimée ainsi que les plans soumis à l'enquête publique, les synthèses CAMAC successives, les dossiers des autorités concernées dont l'autorisation spéciale ou le préavis favorable ont été reportés dans les synthèses CAMAC, ainsi que les deux versions

successives de l'étude de bruit, rendant superflues la production de la synthèse CAMAC et de l'étude d'impact ainsi que la tenue d'une audience avec inspection locale. La requête de production de l'étude d'impact doit également être rejetée dès lors qu'une étude d'impact n'est pas exigée (cf. infra consid. 3). Pour le reste, les recourants ont pu faire valoir leurs arguments lors de l'échange d'écritures intervenu dans la présente procédure. Il y a dès lors lieu de rejeter leur réquisition tendant à la production de l'étude d'impact et à la tenue d'une audience avec inspection locale.

## **E. 2**

Le recourant fait valoir que l'étude d'impact sur l'environnement (EIE), effectuée après la mise à l'enquête publique du projet, aurait également dû être soumise à celle-ci et que la décision attaquée doit par conséquent être annulée. Il se fonde sur l'art. 11 al. 1, 1<sup>ère</sup> phrase, du règlement du 25 avril 1990 d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE; RSV 814.03.1) qui dispose que l'autorité compétente soumet le rapport d'impact en consultation selon les mêmes modalités et en même temps que l'enquête publique du projet faisant l'objet d'une EIE. Il convient préalablement de déterminer si le projet litigieux est bien soumis à étude d'impact sur l'environnement. Le ch. 60.2 de l'annexe au RVOEIE prévoit que sont soumises à EIE les pistes pour véhicules motorisés destinées à des manifestations sportives. Or, comme le relèvent tant la DGE que l'autorité intimée, il ressort du dossier que le projet litigieux n'est pas, en l'état, destiné à des manifestations sportives mais à l'initiation et à la formation (loisirs individuels et d'entreprise). Il en découle qu'il n'est pas soumis à étude d'impact sur l'environnement et qu'une telle étude ne devait pas être produite. Partant, ce grief doit être rejeté.

## **E. 3**

L' "autorisation ne couvre que les éléments soumis à l'enquête publique préalable". Le renvoi aux art. 108 ss LATC signifie que, pour la forme de la demande d'autorisation, l'enquête publique et la décision, on applique les dispositions relatives au permis de construire. La portée juridique de l'autorisation préalable d'implantation est toutefois restreinte et ne vise pas tous les aspects du projet. Cette autorisation peut, selon les cas, se limiter à régler la question de l'implantation proprement dite; elle peut aussi régler celles du volume, de la hauteur, voire de l'affectation de l'ouvrage projeté, si ces indications figurent dans la demande. L'autorité compétente tranche des questions de principe, à propos en particulier du droit de construire, de l'emplacement, du type d'ouvrage et des rapports de surface. Ensuite, dans une seconde phase, le permis de construire doit être délivré si la demande en est faite dans le délai, si le projet de construction est conforme aux conditions fixées dans l'autorisation d'implantation et si, sur les points non réglés dans cette autorisation préalable, il est conforme aux normes applicables (cf. notamment arrêt AC.2014.0084 du 2 juillet 2014; Benoît Bovay et al., Droit fédéral et vaudois de la construction, 4<sup>e</sup> éd. 2010, n. 1 et 2 ad art. 119 LATC).

## **E. 4**

Le recourant fait valoir que le projet litigieux aurait dû obtenir une autorisation au sens de l'art. 18m de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101). a) Cette disposition prévoit ce qui suit: " 1 L'établissement et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation ferroviaire (installations annexes) sont régis par le droit cantonal. Ils ne

peuvent être autorisés qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire si l'installation annexe: a. affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contiguë; b. risque de compromettre la sécurité de l'exploitation. 2 Avant d'autoriser une installation annexe, l'autorité cantonale consulte l'OFT: a. à la demande d'une des parties, lorsqu'aucun accord entre le maître de l'ouvrage et l'entreprise ferroviaire n'a été trouvé; b. lorsque l'installation annexe peut empêcher ou rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure de l'installation ferroviaire; c. lorsque le terrain à bâtir est compris dans une zone réservée ou touché par un alignement déterminés par la législation ferroviaire. 3 L'OFT est habilité à user de toutes les voies de recours prévues par les droits fédéral et cantonal contre les décisions rendues par les autorités cantonales en application de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution." b) En l'espèce, il ressort des plans d'enquête (en particulier du plan intitulé "situation") qu'est prévue la construction d'une installation désignée comme "remplissage carburant" ainsi que d'une butte antibruit d'une hauteur de 2 m dans les espaces réglementaires le long de la limite sud-est de la parcelle, à proximité immédiate de la voie ferrée. Or, en vertu de l'art. 18m al. 1 let. a LCdF, de telles installations, étant contiguës à un immeuble appartenant à l'entreprise ferroviaire, ne peuvent être autorisées qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire. Par ailleurs, dès lors que la construction d'une station de remplissage de carburant et d'une butte antibruit peut empêcher ou rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure de l'installation ferroviaire, l'autorité cantonale devait consulter l'Office fédéral des transports (OFT), conformément à l'art. 18m al. 2 let. b LCdF. En l'occurrence, ces conditions ne sont pas respectées: en effet, d'une part, l'entreprise ferroviaire concernée, en l'occurrence les CFF, a certes retiré son opposition au projet litigieux mais a précisément soumis le retrait à la condition que " le dossier objet de la mise à l'enquête définitive [...] devr[ait] [lui] être soumis sous la forme papier pour approbation, conformément à l'art. 18m [LCdF] ". La synthèse CAMAC du 23 février 2015, dont les conditions impératives doivent être respectées conformément à l'autorisation préalable d'implantation, indique également que " conformément aux dispositions légales, les conditions fixées par les CFF doivent être prises en compte et lors de la mise à l'enquête définitive du projet, devront intégralement figurer dans le permis de construire ". D'autre part, la synthèse CAMAC ne contient aucun préavis de l'OFT et il ne ressort pas du dossier que cette autorité aurait été consultée, contrairement à l'exigence posée par l'art. 18m al. 2 let. b LCdF. Or, selon la jurisprudence cantonale, l'octroi du permis d'implantation a les mêmes effets juridiques que ceux du permis de construire en ce qui concerne les éléments contenus dans cette autorisation (arrêts AC.2014.0070 du 27 mai 2015; AC.2009.0276 du 23 avril 2010; AC.2007.0196 du 18 janvier 2008; AC.2001.0157 du 22 mai 2002); le permis d'implantation confère donc temporairement force de chose décidée aux éléments qu'il contient, ce qui a pour effet d'empêcher que ces éléments soient remis en cause à l'occasion de la délivrance du permis de construire. Dans le cas d'espèce, il en résulte que les installations autorisées par le permis préalable d'implantation ne pourront pas être remises en cause dans le cadre de la procédure future de permis de construire. L'autorisation prévue par l'art. 18m LCdF devait par conséquent être délivrée au stade de la procédure d'autorisation préalable d'implantation. Il sied au demeurant de relever que la DGMR avait précisément refusé de délivrer l'autorisation spéciale requise pour le motif que des installations étaient aménagées dans la bande inconstructible le long de la limite de parcelle, à proximité immédiate de la voie ferrée; ainsi, la première synthèse CAMAC, négative, du 6 novembre 2014, contenait le passage suivant: " la DGMR-DMT s'oppose à tout aménagement dans la bande des 6 mètres située entre la limite des constructions et la

clôture qui se trouve en bordure de la limite de la parcelle. Il s'agit de la zone qui serait affectée au remplissage carburant et à la butte anti-bruit. Ces aménagements ne doivent pas se situer dans cette bande non constructible ". Etrangement toutefois, ce point n'a pas été relevé dans la seconde synthèse CAMAC, positive, du 23 février 2015. Partant, les conditions de l'art. 18m LCdF ne sont pas remplies et ce grief doit être admis. Par économie de procédure, il se justifie toutefois d'examiner ci-après les autres griefs du recourant.

## E. 5

Sont réservées notamment les dispositions du code rural et foncier et de la loi vaudoise d'introduction du Code civil, ainsi que celles relatives à la prévention des incendies et aux campings et caravanings." C'est ainsi que l'art. 33 RPE dispose ce qui suit: a. "La municipalité est compétente pour autoriser dans les espaces réglementaires entre bâtiments et entre bâtiments et limite de propriété voisine, la construction de dépendances n'ayant qu'un niveau, d'une hauteur de 3 m. à la corniche, mesurée conformément à l'art. 28. Ces constructions ne peuvent en aucun cas servir à l'habitation ou l'exercice d'une activité professionnelle. b. Dans le cas de dépendances prévues en limite de propriété, la municipalité peut subordonner sa décision à l'accord préalable écrit des voisins concernés. c. Si la surface bâtie de ces dépendances ne dépasse pas le tiers de la surface bâtie des bâtiments principaux ou s'il s'agit de dépendances souterraines, il n'en est pas tenu compte dans les calculs de la surface bâtie et de l'indice d'utilisation. d. Une dépendance est considérée comme souterraine si les 2/3 de son volume au moins se trouvent en dessous du terrain naturel, si une face au plus est entièrement visible, une fois le terrain aménagé, et si sa toiture est recouverte d'une couche de terre végétale de 50 cm. d'épaisseur et aménagée en surface de jeu ou de verdure. La municipalité peut toutefois y autoriser l'aménagement de places de stationnement si la création des surfaces de jeu, calculées conformément à l'art. 47, est par ailleurs assurée." b) En l'espèce, différents ouvrages doivent prendre place dans les espaces réglementaires de la parcelle n° 1'113, soit à moins de 6 m de la limite de la propriété: ainsi, au nord-ouest, 32 places de parc sont situées le long de la limite de propriété avec la parcelle n° 1'121, propriété du recourant; au nord-ouest également, près de la moitié de la place de moto trial doit être implantée le long de la route cantonale 601 (DP 1'069); au sud-est, une butte antibruit d'une hauteur de 2 m doit prendre place le long de la limite avec la parcelle n° 1'512 supportant la voie ferrée; enfin, une installation de remplissage de carburant doit être aménagée sur une place de lavage existante, en limite de propriété avec la parcelle n° 1'512 également. S'agissant en premier lieu de l'installation de remplissage de carburant et de la butte antibruit, elles ne pourraient être admises que moyennant l'accord des CFF, conformément à l'art. 18m al. 1 LCdF; en l'espèce, faute d'un tel accord (cf. supra consid. 4b), ces aménagements ne sauraient être autorisés dans la bande inconstructible le long de la limite de parcelle et point n'est dès lors besoin d'examiner s'ils peuvent être admis en tant que dépendances de petite importance, voire à titre dérogatoire. Quant aux autres aménagements devant prendre place à moins de 6 m de la limite de parcelle, les 32 places de stationnement constituent manifestement une installation qui, par ses dimensions, dépasse ce qui peut être considéré comme une dépendance de minime importance et ne peut donc être autorisée à ce titre. En outre, la place de moto trial est destinée à l'exercice de cette discipline, c'est-à-dire à l'exercice d'une activité professionnelle, la constructrice ayant expliqué, notamment dans l'étude de bruit, qu'elle entendait utiliser les installations litigieuses pour donner des cours et animer des stages, du mardi au samedi y compris, entre 9h et 21h; par conséquent, elle ne saurait être admise, conformément aux art. 39 al. 2 in fine RLATC et 33 let. a in fine RPE. Il convient par

conséquent d'examiner si ces installations, soit les 32 places de parc adjacentes à la parcelle du recourant ainsi que la place de moto trial, peuvent être autorisées à titre dérogatoire. c) Conformément à l'art. 85 LATC, dans la mesure où le règlement communal le prévoit, des dérogations aux plans et à la réglementation y afférente peuvent être accordées par la municipalité pour autant que des motifs d'intérêt public ou des circonstances objectives le justifient. L'octroi de dérogations ne doit pas porter atteinte à un autre intérêt public ou à des intérêts prépondérants de tiers (al. 1). Ces dérogations peuvent être accordées à titre temporaire ou définitif et être assorties de conditions et charges particulières (al. 2). L'art. 39 RPE dispose qu'exceptionnellement, la municipalité peut autoriser des dérogations aux prescriptions de ce règlement concernant l'ordre, les dimensions et l'implantation des constructions, s'il s'agit de constructions d'intérêt public, dont la destination et l'architecture réclament des dispositions spéciales. d) En l'occurrence, une dérogation fondée sur l'art. 39 RPE ne saurait être octroyée, dès lors que l'on ne peut considérer que les 32 places de stationnement ainsi que la place d'exercice de moto trial, située le long de la limite nord-ouest de la parcelle n° 1'113, revêtiraient un intérêt public et que leur destination et leur architecture réclament des dispositions spéciales. En résumé, les installations prévues dans les espaces réglementaires le long des limites de la parcelle n° 1'113 ne peuvent être admises ni sous l'angle de la dépendance de minime importance, ni sous l'angle du régime de la dérogation. Par conséquent, ce grief doit être partiellement admis en tant qu'il concerne ces installations.

## **E. 6**

Le recourant fait valoir que l'accès à la parcelle litigieuse est insuffisant, celui-ci se faisant par sa propre parcelle et au bénéfice d'une servitude de passage. a) Selon les art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) et 104 al. 3 LATC, la municipalité ne peut accorder le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de cette dernière. Pour qu'un terrain soit réputé équipé, l'art. 19 LAT exige qu'il soit desservi d'une 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. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (voir ZBl 1994 p. 89 consid. 4). La voie d'accès est en outre adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas 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 pas être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage. Ainsi, une zone ou un terrain n'est équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). b) D'après l'art. 104 al. 3 LATC, la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de celle-ci et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. Cette dernière exigence vise à créer une situation de droit privé qui soit claire pour l'autorité

administrative, de manière à prévenir les conflits ultérieurs (cf. arrêts AC.2008.233 du 6 mai 2009, AC.2004.0184 du 1<sup>er</sup> septembre 2005, AC.2003.0090 du 27 octobre 2003, AC.1999.0061 du 13 juillet 1999 et les références citées). En vertu de l'art. 739 du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC; RS 210), les besoins nouveaux du fonds dominant ne doivent pas entraîner une aggravation de la servitude. La question de savoir s'il y a une aggravation, en raison de l'augmentation du nombre de véhicules, relève de l'interprétation du contrat constitutif de la servitude (cf. ATF 88 II 252); or, une telle question de droit privé relève de la compétence exclusive de la juridiction civile (arrêt AC.2012.0083 du 27 novembre 2012 consid. 4b/aa). c) En l'espèce, le recourant s'en prend uniquement à la question de la servitude de passage. Il fait ainsi valoir que l'augmentation du trafic - de 180 véhicules par jour selon ses dires - empruntant la voie d'accès au projet litigieux, grâce à la servitude de passage constituée sur sa propre parcelle, constituerait une aggravation "notable" de dite servitude qu'il ne serait dès lors pas obligé de tolérer. Or, cette question de droit privé (art. 739 CC) relève de la compétence du juge civil; point n'est donc besoin d'examiner ce point. Quant à la question de l'accès, l'augmentation de trafic induite par la construction projetée n'apparaît pas significative au point de considérer que l'accès actuel serait insuffisant. Plus particulièrement, et contrairement à ce qu'affirme le recourant, il n'est pas nécessaire de mettre en oeuvre une expertise visant à établir la norme VSS applicable à la desserte nord de la parcelle n°1'113, à savoir par la parcelle du recourant, laquelle présenterait une "forte pente" dont le pourcentage devrait être établi par un ingénieur: en effet, si l'accès existant permet le passage de camions, la cas échéant lourdement chargés, le passage de véhicules individuels - voitures, motocycles et vélos - est a fortiori possible. Dans ces circonstances, l'autorité intimée pouvait considérer que le bien-fonds est équipé et retenir l'existence d'un titre juridique suffisant au sens de l'art. 104 al. 3 LATC et ce grief doit par conséquent être rejeté.

## **E. 7**

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis et la décision attaquée, annulée. Vu l'issue du recours, la constructrice supporte les frais de justice ainsi que des dépens en faveur du recourant (art. 49, 55, 56 al. 2, 91 et 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative - LPA-VD; RSV 173.36).

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