

VD_OMNI AC.2016.0193 vom 21. März 2017

VD Tribunal cantonal, 2017-03-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2016.0193

FR: VD_OMNI AC.2016.0193 du 21 mars 2017

IT: VD_OMNI AC.2016.0193 del 21 marzo 2017

Regeste

A. _____, B. _____, C. _____ et D. _____/Municipalité de Nyon, E. _____, F. _____ c/o G. _____ SA, H. _____ SA | Recours des constructeurs contre une condition figurant dans le permis de construire délivré. En l'occurrence, avec la réalisation du projet litigieux, on se trouverait en présence d'un accès riverains qui implique un croisement possible de deux véhicules dans la zone de débouché, exigence qui n'est pas remplie. C'est à tort que la municipalité a subordonné la délivrance du permis de construire à la réalisation d'une place d'évitement destinée à permettre un tel croisement. S'agissant d'un équipement de raccordement au sens de l'art. 4 al. 2 LCAP, c'est à la commune qu'il appartient de réaliser cas échéant la place d'évitement nécessaire. La condition posée par la municipalité apparaît au surplus impossible à respecter pour les constructeurs puisqu'elle implique que des travaux soient réalisés sur un bien-fonds appartenant à un des opposants avec une modification de l'assiette d'une servitude. Aperçu des démarches à mettre en œuvre pour réaliser la place d'évitement, notamment de la procédure de rectification selon la LAF. Par ailleurs, le fait de refuser purement et simplement le permis de construire pour un projet dont la réglementation n'est pas mise en cause ne serait pas conforme à la garantie de la propriété. Admission du recours. Rejet du recours par le TF (1C_225/2017 du 16 janvier 2018).

Erwägungen

E. 1

Les recourants A. _____ et consorts invoquent une violation de l'art. 104 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC, RSV 700.11) en raison d'un défaut d'équipement. Ils relèvent que, avec les 12 places de parc existantes, le chemin qui dessert leurs parcelles accueille actuellement quotidiennement entre 27 et 42 mouvements de véhicules. Ils expliquent qu'il est impossible de croiser, ce qui obligerait parfois les véhicules voulant s'engager sur le chemin depuis la route de Saint-Cergue à rester sur cette route ou à y effectuer une marche arrière pour laisser sortir un véhicule. Selon eux, cette situation n'est pas conforme au principe retenu par la norme VSS 640 050 selon lequel la sortie d'un accès riverain sur une route principale doit se faire seulement en marche avant. Ils invoquent également des difficultés pour les services de secours, notamment les pompiers et font valoir que la sécurité des utilisateurs du chemin, notamment des piétons, n'est déjà pas garantie. Les recourants relèvent que la situation va nécessairement s'aggraver avec le projet litigieux dès lors que les constructions bordant le chemin disposeront de 19 places de parc induisant entre 43, 7 et 66, 5 mouvements de véhicules par jour. Ils font valoir que la place d'évitement requise par la municipalité devra nécessairement être réalisée sur une partie de la parcelle n° 801, propriété du recourant A. _____, ce qui provoquera des atteintes nuisibles et incommodes pour ce

bien-fonds. Ils ajoutent que la création de la place d'évitement ne résoudra pas le problème posé par l'étroitesse du chemin (entre 2 m 95 et 3 m 10 selon eux) sur les 87 m restant. Ils mettent en avant le danger créé par les manœuvres en marche arrière. Les recourants se réfèrent à un prononcé de la Commission cantonale de recours du 2 mars 1987 (n°1596) (confirmé par le Tribunal fédéral dans un arrêt du 8 septembre 1987), qui avait annulé une décision par laquelle Municipalité de Nyon avait octroyé un permis pour la construction d'un bâtiment de quatre appartements sur une parcelle voisine. A cette occasion, la Commission cantonale de recours avait constaté que, dès lors que l'accès devait se faire par un chemin long de plus de 100 m sans possibilité de croisement, les exigences en matière d'équipement résultant de l'art. 104 al. 3 LATC n'étaient pas respectées. La municipalité reconnaît que, dans la configuration actuelle, l'accès n'est pas suffisant pour autoriser le projet litigieux. Elle confirme que des véhicules doivent s'arrêter ou même reculer sur la route de Saint-Cergue pour permettre à un véhicule sortant du chemin litigieux d'accéder à la voie publique. Selon la municipalité, les exigences de sécurité et de fluidité du trafic seront toutefois respectées avec la condition dont est assorti le permis de construire relative à l'aménagement d'une place d'évitement à l'entrée du chemin. Les constructeurs soutiennent pour leur part que l'accès actuel est adapté, compte tenu de sa largeur et du fait qu'il comprend plusieurs places d'évitement. Ils invoquent à cet égard une jurisprudence (arrêt AC.2005.0169) selon laquelle si un usage d'empiètement au-delà de l'assiette de la servitude de passage a été instauré entre les usagers pour permettre le croisement des véhicules, on peut en déduire que ces places d'évitement font partie de la situation existante permettant un croisement. Se référant notamment à la norme VSS 640 050, ils contestent la nécessité de réaliser une place d'évitement au niveau du débouché sur la route de Saint-Cergue. a) aa) Conformément à l'art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. L'art. 104 al. 3 LATC a la même teneur. Aux termes de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est 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. bb) D'après la jurisprudence, une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (ATF 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les arrêts cités; 1C_36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.1). Pour qu'une desserte routière soit adaptée à l'utilisation prévue, 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 (ATF 1C_36/2010 précité consid. 4.1). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan des zones. La voie d'accès est aussi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. 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 pas être absorbé par le réseau routier, ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage. Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation (ATF 129 II 238 consid.

E. 2

p. 241; 121 I 65 consid. 3a in fine p. 68; 119 Ib 480 consid. 6 p. 488; 116 Ib 159; 96 I 369 consid.

E. 4

p. 373). La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée au sens de l'art. 19 LAT a fait l'objet d'une jurisprudence cantonale constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (cf. notamment arrêts AC.2013.0296, AC.2013.0302 du 13 novembre 2014 consid. 2b; AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a et les références). La question de savoir si, malgré son étroitesse, un accès est admissible dépend notamment du nombre de logements desservis et de la configuration des lieux (arrêts AC.2013.0296, AC.2013.0302 du 13 novembre 2014 consid. 2b; AC.2013.0342 du 18 août 2014 consid. 6b/bb). Le Tribunal a également considéré que, dès lors qu'un *modus vivendi* s'est instauré entre les usagers selon lequel un empiètement sur des fonds privés au-delà d'une servitude de passage est toléré pour permettre le croisement de véhicules, il ne serait pas admissible qu'une telle tolérance ne s'adresse plus que de manière différenciée aux seuls habitants actuels du quartier et non pas à des nouveaux venus. Tant que les propriétaires de places servant à l'évitement ne condamnent pas celles-ci, que ce soit pour sauvegarder leur propre intérêt, respecter la loi sur les routes ou éviter l'engagement d'une procédure de correction de limites, elles font partie de la situation existante, dont on peut donc déduire qu'elle permet des croisements; peu importe que les constructeurs ne soient pas au bénéfice d'un titre juridique pour les empiètements en cause (cf. arrêts AC.2013.0228 du 22 juillet 2014; AC.2012.0027 du 30 janvier 2013; AC.2009.0182 du 5 novembre 2010; AC.2005.0169 du 15 décembre 2005 et réf.). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du Tribunal cantonal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS) (cf. arrêts AC.2016.0072 du 24 août 2016 consid. 2a/aa; AC.2014.0314 du 4 septembre 2015 consid. 4a; AC.2013.0296 du 13 novembre 2014 consid. 2b; AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a; AC.2006.0265 du 28 septembre 2007 consid. 2a, résumé in RDAF 2008 p. 241 et les références). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit et ne lient pas le tribunal, mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés; elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (cf. arrêts AC.2016.0072 précité consid. 2a/aa AC.2013.0296 précité consid. 2b; AC.2003.0256 du 7 septembre 2004 consid. 3; AC.2003.0017 du 29 décembre 2004; AC.2001.0099 du 18 avril 2002; AC.2000.0051 du 10 avril 2001; AC.1998.0005 du 30 avril 1999; AC.1999.0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a; AC.1999.0048 du 20 septembre 2000). Ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (TF 1C_157/2008 du 10 juillet 2008 consid. 2.1; 1P.124/1977 du 15 novembre 1978 consid. 3b, in ZBl 1979 p. 223; sur l'ensemble de ces questions, voir aussi DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du

territoire, 1981, §§ 12-14 ad art. 19, p. 236 s.; André Jomini, Commentaire LAT, n. 18 ss ad art. 19; Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction expropriation, 2001, n. 700 ss p. 324-328; Waldmann/Hänni, Raumplanungsgesetz, 2006, n. 21 ad art. 19). La norme VSS 640 045 régit les routes de desserte, soit "les routes à l'intérieur des espaces bâtis qui n'ont dans le réseau routier qu'une importance de quartier". Elles desservent des parcelles ou des bâtiments et conduisent la circulation aux routes collectrices. Selon l'étendue et le caractère du périmètre à desservir, on distingue les routes de desserte de quartier (desservant jusqu'à 300 unités de logement), les routes d'accès (desservant jusqu'à 150 unités de logement) et les chemins d'accès (desservant jusqu'à 30 unités de logement).

b) aa) En l'état, le chemin existant dessert 5 logements, dont 4 sont occupés actuellement. Avec la construction projetée, il desservirait 12 logements, ce qui implique que l'on se trouve en présence d'un chemin d'accès. Certes le chemin s'étend sur 95 m environ et est ainsi supérieur au chiffre de 80 m articulé dans la norme VSS. Il faut toutefois considérer cette distance de 80 m comme indicative, la norme VSS pouvant ainsi aussi s'appliquer à un chemin un peu plus long. Les caractéristiques techniques fixées par la norme VSS 640 045 pour les chemins d'accès sont les suivantes: le nombre de voies de circulation est limité à une seule et les aménagements de la voie de circulation sont réduits. Aucune exigence n'est spécifiée concernant le stationnement des véhicules et les trottoirs ne sont pas nécessaires, tout comme les dispositifs pour le trafic des deux-roues légers. Le chemin d'accès ne nécessite pas de place de rebroussement et le cas de croisement déterminant pour fixer la largeur de la voie est celui d'une voiture et d'un cycle à très basse vitesse, ce qui correspond à la largeur de 3,4 m (voir tableau n° 1 de la norme VSS 640 045). La norme VSS 640 045 précise que ce type de route est en fait un chemin piétonnier, prévu pour être occasionnellement parcouru par des véhicules à moteur et dont la superstructure est dimensionnée en conséquence. Pour les rares cas de croisement/dépassement entre des véhicules à moteur, on peut utiliser les accotements et les autres espaces libres. bb) La vision locale a permis de confirmer que le chemin d'accès litigieux est plat et rectiligne et qu'il présente une excellente visibilité. L'accès existant ne pose par conséquent pas de problème de sécurité particulier, notamment en ce qui concerne les piétons, étant précisé que son étroitesse contraint les automobilistes à circuler à vitesse modérée. Il résulte en outre des déclarations des parties lors de l'audience qu'un "modus vivendi" existe lorsque deux véhicules se font face sur le chemin. Il a ainsi été expliqué que, généralement, le véhicule sortant recule et se met de côté en utilisant un des espaces d'évitement sis sur les fonds privés. Il existe une tolérance à cet égard. Ainsi que cela résulte de la jurisprudence mentionnée ci-dessus, il ne serait pas admissible que cette tolérance ne s'applique pas également aux nouveaux habitants. On constate dès lors que, actuellement, les croisements de véhicules sur le chemin ne posent pas de problème particulier et il n'existe pas de raison de penser que cette situation va se modifier avec la réalisation du projet litigieux. Le même raisonnement peut être fait pour les croisements entre une voiture et un cycle. Comme pour les croisements de véhicules, on ne se trouve pas ici dans une situation où chacun est en train de se déplacer dans la circulation sur un axe (étroit) de circulation et doit pouvoir croiser sans possibilité de négocier: on se trouve dans le cas d'un chemin d'accès en cul-de-sac, desservant un petit nombre de logements, avec une très bonne visibilité. Si un cas de croisement se présente entre une voiture et un cycle, comme entre véhicules, on peut partir de l'idée que l'un des deux usagers laisse passer l'autre, tenant compte des espaces latéraux disponibles. Le texte de la norme montre au surplus que les chiffres mentionnés (notamment la largeur de 3,4 m pour le croisement d'une voiture et d'un cycle) sont surtout à

utiliser pour les aménagements nouveaux, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Pour les motifs mentionnés ci-dessus, il y a lieu de s'écarter de l'appréciation de la Commission cantonale de recours dans sa décision du 2 mars 1987, qui avait considéré que l'accès n'était pas suffisant en raison de l'absence de possibilités de croisement. cc) Pour ce qui est de l'accès des véhicules du service du feu, les représentants de l'autorité intimée ont indiqué lors de l'audience que cette question avait fait l'objet d'un examen spécifique par un employé communal spécialisé dans ce domaine, qui avait constaté que les normes en matière d'accès des véhicules du feu étaient respectées. Le tribunal n'a pas de raison de s'écarter de cette appréciation c) Il résulte de ce qui précède que, sous réserve du problème spécifique posé le débouché sur la route de Saint-Cergue qui sera examiné ci-dessous, l'accès existant est suffisant au regard des exigences des art. 19 al. 1 LAT et 104 al. 3 LATC. 2. Les requérants A. _____ et consorts invoquent essentiellement le fait que, en raison de l'impossibilité de croiser au niveau du débouché du chemin d'accès sur la route de Saint-Cergue, il arrive que des véhicules voulant s'engager sur le chemin depuis la route de Saint-Cergue soient contraints de s'arrêter sur cette route ou d'y effectuer une marche arrière pour permettre à un véhicule sortant du chemin d'accéder à la voie publique. Selon les requérants, cette situation ne permet pas de respecter la norme VSS 640 050 relative aux "accès riverains". Les requérants n'invoquent en revanche pas un problème de visibilité au débouché sur la route de Saint-Cergue (cf. observations du 17 août 2016 relative au recours formé par E. _____ et consort p. 5) a) Les accès riverains sont des raccordements destinés à l'usage de véhicules routiers (entrées et sorties privées) entre une route publique prioritaire et un bien-fonds générant un trafic de faible intensité. Il s'agit de biens-fonds ne comportant pas plus d'une quarantaine de cases ou de places de stationnement pour voitures (let. A ch. 1 et 3 de la norme VSS 640 050). L'ensemble des parcelles desservies en l'occurrence par le chemin d'accès peut être considéré par analogie comme un bien-fonds auquel s'applique la norme VSS 640 050. La norme VSS 640 050 distingue plusieurs types d'accès riverains (A, B et C) en fonction du nombre de places de parc se trouvant sur le bien-fonds et du type de route prioritaire. En l'occurrence, avec la réalisation du projet litigieux, on se trouverait en présence d'un accès de type C puisque les biens-fonds concernés comprendraient plus de 15 places de parc et que la route de Saint-Cergue peut être considérée comme une route de liaison régionale (cf. norme VSS 640 050, Tableau 1 p. 2). Ceci implique un croisement possible de deux véhicules dans la zone de débouché (cf. norme VSS 640 050, Tableau 2 p. 3), exigence qui n'est actuellement pas remplie vu l'étroitesse du chemin à cet endroit. b) Consciente de ce problème au débouché sur la route de Saint-Cergue, la municipalité a subordonné la délivrance du permis de construire à la réalisation d'une place d'évitement à cet endroit, destinée à permettre le croisement d'un véhicule entrant avec un véhicule sortant. Il convient d'examiner si cette condition du permis de construire peut être confirmée, ce que contestent les requérants E. _____ et consort. aa) Comme toute décision créant des droits ou des obligations, un permis de construire peut être affecté de diverses modalités (terme, condition, charge), fixées dans des clauses accessoires (v. Benoît Bovay, Le permis de construire en droit vaudois, 2^{ème} éd., Lausanne 1988, p., p. 182 ss). Ce régime demeure toutefois soumis au principe de la légalité; une autorité ne peut ainsi pas joindre à sa décision des clauses accessoires que la loi ne prévoit pas (cf. arrêt AC.2007.0033 du 9 novembre 2007 consid. 2; Moor, Droit administratif II, 3^{ème} éd., Berne 2011, ch. 1.2.4.3, p. 90 ss). Lorsque la charge a pour but de préciser le contenu de l'obligation principale telle qu'elle est posée par la loi, il n'est cependant pas nécessaire que la base légale soit explicite (Moor, op. cit., ch. 1.2.4.3 p. 93 et réf. citées). Les conditions

auxquelles l'octroi d'une autorisation est soumis doivent tout d'abord être conformes au principe de proportionnalité (cf. arrêt AC.2012.0139 du 2 septembre 2013 consid. 3b et les références citées). Ce dernier se concrétise essentiellement de deux façons: l'autorité ne saurait couvrir par des clauses accessoires des vices trop graves dont est affecté le projet; de même, elle ne saurait assortir le permis de conditions manifestement irréalisables ou disproportionnées par rapport au projet initial (Bovay, *ibid.*, et réf. citées). Par ailleurs, conditions et charges doivent présenter un rapport de connexité relativement étroit avec le projet (*ibid.*, et réf. citées). Un tel rapport de connexité existera si l'obligation en question détermine directement l'objet à construire (par exemple l'obligation de ne poser sur un toit que des tuiles d'un type particulier) mais non pas si elle concerne un objet distinct (par exemple un échange de parcelles à effectuer en application du droit privé: AC.1998.0136 du 27 avril 2001 consid. 2b; cf. aussi AC.1998.0220 consid. 3b). Les clauses accessoires ne peuvent pas être étrangères aux dispositions visées par la procédure de permis de construire et au but d'intérêt public du droit de la police des constructions (cf. arrêts AC.2012.0139 précité consid. 3b; AC.1998.0136 du 27 avril 2001 consid. 2a; AC.1997.0141 du 30 décembre 1997; Bovay, *ibid.*). Ainsi, la jurisprudence a considéré qu'une condition au permis de construire, tendant à ce que l'échange de parcelles du constructeur avec un tiers puisse se réaliser auquel cas, par hypothèse, le permis de construire formellement délivré à la commune serait cédé au recourant, s'écarterait des règles de droit public. La municipalité ne bénéficiait en effet pas des compétences légales lui permettant de subordonner la validité d'un permis de construire à un échange de terrain entre un particulier et la commune (AC.1998.0136 du 27 avril 2001 consid. 2b). bb) On l'a vu, la LAT prévoit que, pour accueillir une construction, un terrain doit être équipé (art. 22 al. 2 let. b LAT). Ceci implique notamment que le terrain soit desservi par des voies d'accès (art. 19 al. 1 LAT). Pour ce qui est des zones à bâtir, la notion d'équipement est précisée dans la loi fédérale du 4 octobre 1974 encourageant la construction et l'accession à la propriété de logements (LCAP; RS 843), qui définit les types suivants d'équipements: - l'équipement général, qui consiste à pourvoir une zone à bâtir des principaux éléments des installations d'équipement (art. 4 al. 1 LCAP); - l'équipement de raccordement, qui relie les divers biens-fonds aux éléments principaux des installations d'équipement (routes de quartier ouvertes à la circulation publique, canalisations publiques) (art. 4 al. 2 LCAP); - l'équipement individuel, qui consiste en l'ensemble des ouvrages et installations nécessaires pour qu'un immeuble soit branché au réseau d'équipement de raccordement (voir ces définitions dans: André Jomini, in: *Commentaire de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire*, Zurich 1999, Art. 19 N. 15 et 17; Piermarco Zen Ruffinen / Christiane Guy-Ecabert, *Aménagement du territoire, construction, expropriation*, Berne 2001, p. 332; Bernhard Waldmann / Peter Hänni, *Raumplanungsrecht*, Berne 2006, Art. 19 N. 4 ss; Vera Marantelli-Sonanini, *Erschliessung von Bauland*, Berne 1997, p. 36 ss). Pour ce qui est de la répartition des obligations en matière d'équipement entre les propriétaires privés et les collectivités publiques, l'art. 19 al. 2 LAT dispose que les zones à bâtir sont équipées par la collectivité intéressée dans le délai prévu par le programme d'équipement et que le droit cantonal règle la participation financière des propriétaires fonciers. Selon l'art. 5 al. 2 LCAP, le droit cantonal désigne les collectivités de droit public responsables de l'équipement. Il peut reporter sur les propriétaires l'obligation de procéder aux raccordements; dans ce cas, il doit prévoir l'exécution subsidiaire par les collectivités. Au plan cantonal, la LATC prévoit qu'il appartient aux communes d'équiper les terrains situés en zone à bâtir (art. 49 et 49a LATC); en cas de manquement de la collectivité publique, les particuliers peuvent être autorisés à

équiper eux-mêmes les terrains, ou à avancer les frais d'équipement (art. 49a LATC), conformément à ce que prévoit l'art. 19 al. 3 LAT. Le droit cantonal ne prévoit pas la possibilité, réservée à l'art. 5 al. 2 LCAP, de reporter sur les propriétaires l'obligation de procéder au raccordement. L'art. 50 LATC prévoit en revanche que les propriétaires sont tenus de contribuer aux frais d'équipement, les art. 125 à 133 de la loi sur l'expropriation étant applicables et les autres lois prévoyant une participation aux frais d'équipement ou des contributions de plus-value étant réservées (al. 1); les propriétaires assument en outre les frais d'équipement de leurs parcelles, jusqu'au point de raccordement avec les équipements publics (al. 2). cc) En l'espèce, le chemin d'accès qui débouche sur la route de Saint-Cergue est un équipement de raccordement au sens de l'art. 4 al. 2 LCAP, soit un équipement public. Peu importe à cet égard qu'il s'agisse d'un chemin privé. Le droit cantonal ne prévoyant pas la possibilité, réservée à l'art. 5 al. 2 LCAP, de reporter sur les propriétaires l'obligation de procéder au raccordement, il appartient à la commune de réaliser cet équipement et de le financer (cf. arrêt AC.2009.0067 du 7 décembre 2009 relatif à la réalisation d'un collecteur d'eaux usées passant sous un chemin privé et reliant 5 immeubles sis le long de ce chemin privé à un équipement public général). Vu ce qui précède, il appartient à la commune de Nyon de réaliser cas échéant la place d'évitement au débouché du chemin d'accès sur la route de Saint-Cergue puisque celle-ci correspond à l'amélioration d'un élément de l'équipement de raccordement. La municipalité ne saurait dès lors reporter sur les propriétaires privés, et plus spécifiquement sur les propriétaires de la seule parcelle n° 798, l'obligation de réaliser cet élément d'équipement. Or, c'est précisément ce qu'elle a fait en subordonnant la délivrance du permis de construire à la condition que la place d'évitement soit réalisée. dd) La condition posée par la municipalité apparaît au surplus impossible à respecter pour les constructeurs puisqu'elle implique que des travaux soient réalisés sur un bien-fonds appartenant à un des opposants avec une modification de l'assiette d'une servitude. Or, on l'a vu, une municipalité ne saurait assortir le permis de construire de conditions manifestement irréalisables. ee) S'agissant des démarches à mettre en œuvre pour réaliser la place d'évitement demandée par la municipalité, il paraît utile de souligner que le nouvel art. 15a LAT prévoit que les cantons prennent en collaboration avec les communes les mesures nécessaires pour que les zones à bâtir soient utilisées conformément à leur affectation, notamment en ordonnant des mesures d'améliorations foncières telles que le remembrement de terrains. L'art. 20 LAT précise à cet égard que lorsque la réalisation de plans d'affectation l'exige, le remembrement peut être ordonné d'office ou au besoin exécuté par l'autorité compétente. L'art. 10 LCAP précise encore que si la dimension des parcelles et le tracé des limites rendent difficile l'équipement d'une zone destinée à la construction de logements et à l'implantation rationnelle de bâtiments sur cette zone ou la rénovation de quartier d'habitations, il importe de remanier les fonds quant à leurs formes, leurs dimensions et leurs groupements ou de rectifier les limites (al. 1). La loi vaudoise du 29 novembre 1961 sur les améliorations foncières (LAF; RSV 913.11) comporte, depuis sa révision du

E. 5

novembre 1997, une procédure simplifiée de correction de limites (Bulletin du Grand Conseil [BCG] septembre 1997, p. 4074). Selon l'art. 93a LAF, il appartient à la municipalité d'inviter les propriétaires et les titulaires de droits réels touchés à procéder à une correction de limites et des servitudes dans un but d'intérêt public en vue d'assurer notamment une utilisation rationnelle du sol en relation avec la densité de la zone constructible (al. 1). La jurisprudence a aussi précisé que la règle de l'art. 93a LAF

concernant la procédure simplifiée de correction de limites était une disposition du droit cantonal mettant en œuvre les règles du droit fédéral contenues dans la LCAP. Ces règles sont notamment applicables lorsque les droits de passage indispensables à l'équipement selon l'art. 19 LAT ne peuvent être constitués sur une base contractuelle. Ainsi, la procédure de rectification de limites de l'art. 93a LAF est une procédure d'application des art. 7 et 10 LCAP et reprend dans cette mesure une obligation de droit fédéral, renforcée par l'entrée en vigueur, le 1^{er} mai 2014, du nouvel art. 15a al. 1 LAT (voir notamment les arrêts AF.2015.0004 du 17 octobre 2016 consid. 1c; AF.2011.0003 du 12 octobre 2012 consid. 1; voir aussi l'ATF 1C_90/2007 du 9 janvier 2008 consid. 3.2, l'ATF 1P_464/2002 du 15 mai 2003 consid. 1.2, ainsi que l'arrêt AF.1998.0097 du 30 septembre 1998 publié à la RDAF 1999 I 219). En ce qui concerne l'intérêt public lié à une procédure de rectification de limites dans le cas d'espèce (modification de l'assiette de la servitude au niveau du débouché sur la route de Saint-Cergue), on peut constater que la parcelle n° 798, de même que les autres parcelles sises sur le côté sud du chemin (dont les parcelles des recourants), offrent un potentiel de densification important. La procédure de rectification de limites selon les art. 7 et 10 LCPL et 93a LAF répondrait ainsi à un intérêt public accru à la suite de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions du droit fédéral de l'aménagement du territoire, le 1^{er} mai 2014, qui tendent à orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (art. 1 al. 2 let. a bis LAT) et de créer un milieu bâti compact (art. 1 al. 2 let. b LAT). A cet effet les autorités chargées de l'aménagement du territoire doivent notamment prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation des zones à bâtir et friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat (art. 3 al. 3 let. a bis LAT) et c'est la raison pour laquelle le nouvel art. 15a LAT prévoit que les cantons prennent en collaboration avec les communes les mesures nécessaires pour que les zones à bâtir soient utilisées conformément à leur affectation, notamment en ordonnant des mesures d'améliorations foncières telles que le remembrement de terrains, dont fait partie la procédure de rectification de limites. L'intérêt public à améliorer le débouché sur la route de Saint-Cergue en utilisant la procédure de rectification de limites de l'art. 93a LAF de manière à permettre une utilisation optimale des possibilités de construire peut ainsi se fonder sur les récentes modifications du droit fédéral de l'aménagement du territoire. En l'espèce, la densification que faciliterait l'amélioration du débouché sur la route de Saint-Cergue pourrait notamment se justifier par la présence d'un arrêt du Nyon-St-Cergue à 5 minutes à pied et la possibilité de rejoindre la gare et le centre-ville à pied ou à vélo (750 m, soit 10 minutes à pied ou 3-4 minutes à vélo) (pour un exemple d'utilisation de la procédure 93a LAF afin de modifier l'assiette d'une servitude de manière à élargir un accès sur une voie publique voir arrêt AF.2015.0004 du 17 octobre 2016). c) Il convient encore d'examiner si la municipalité aurait dû refuser le permis de construire dans l'attente que les procédures nécessaires à l'élargissement du débouché évoquées ci-dessus aient été menées à bien. Le tribunal relèvera sur ce point que la situation jugée problématique ne sera pas engendrée par le projet: elle est pré-existante à la nouvelle construction, laquelle n'aura finalement que peu d'impact au vu du nombre restreint de véhicules amenés à circuler et parfois à se croiser sur le chemin en cause. Lors de la vision locale, le tribunal a au demeurant pu constater que, dans les environs, d'autres chemins d'accès débouchant sur la route de Saint-Cergue posent le même type de problèmes. Dans ces conditions, le fait de refuser purement et simplement le permis de construire pour un projet dont la réglementarité n'est au surplus pas mise en cause ne serait pas conforme à la garantie de la propriété, notamment au regard du principe de proportionnalité. 3. Il résulte des

considérants que le recours de E. _____ et consort doit être admis et que le recours A. _____ et consorts doit être rejeté. Vu le sort du recours, les frais de la cause seront partagés entre la Commune de Nyon et les recourants A. _____ et consorts. Les recourants E. _____ et consort ont droit à des dépens, mis à la charge de la Commune de Nyon et des recourants A. _____ et consorts.

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