

# VD\_OMNI AC.2017.0012 vom 22. September 2017

VD Tribunal cantonal, 2017-09-22, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2017.0012](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2017.0012)

FR: VD\_OMNI AC.2017.0012 du 22 septembre 2017

IT: VD\_OMNI AC.2017.0012 del 22 settembre 2017

## Regeste

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_, D. \_\_\_\_\_, E. \_\_\_\_\_, F. \_\_\_\_\_, G. \_\_\_\_\_, H. \_\_\_\_\_, I. \_\_\_\_\_, J. \_\_\_\_\_, K. \_\_\_\_\_, L. \_\_\_\_\_, M. \_\_\_\_\_, N. \_\_\_\_\_, O. \_\_\_\_\_, P. \_\_\_\_\_, Q. \_\_\_\_\_ /Municipalité de Blonay, R. \_\_\_\_\_, S. \_\_\_\_\_, T. \_\_\_\_\_, Direction générale de l'environnement | Projet de construction d'un bâtiment de 20 appartements sis en face d'un autre projet de construction comportant aussi 20 logements. Problème de l'accès suffisant aux parcelles litigieuses compte tenu de l'augmentation globale de trafic. Absence de coordination suffisante entre ces différents projets et les aménagements nécessaires en termes d'accès annoncés par la Municipalité (art. 25a LAT). Admission des recours.

## Erwägungen

### E. 1

Conformément à l'art. 75 let. a de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), a qualité pour former recours toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Bien que plusieurs recourants indiquent être domiciliés au chemin du Péage, ils ne précisent pas dans quelle mesure ils estiment disposer de la qualité pour recourir contre le projet litigieux. Il est en outre douteux que O. \_\_\_\_\_ ait qualité pour recourir. Cette question peut souffrir de rester indécise, puisque la qualité pour recourir de A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_, propriétaires de la parcelle voisine n° 1932 a déjà été admise (cf. AC.2013.0493 du 19 mars 2015). La qualité pour recourir doit également être admise pour les recourants G. \_\_\_\_\_ et H. \_\_\_\_\_, propriétaires de la parcelle n° 3334 qui est contigüe à l'Ouest à la parcelle n° 3335, ainsi que pour les recourants AB. \_\_\_\_\_, propriétaires de la parcelle n° 3333 contigüe au Nord à la parcelle n° 1858. Le recours est partant recevable dans cette mesure. Quant aux recourants P. \_\_\_\_\_ et Q. \_\_\_\_\_, leur qualité pour recourir en tant que propriétaires des parcelles nos 2129 et 1922 sises de l'autre côté du chemin du Péage doit également être admise. Leur recours est ainsi recevable.

### E. 2

Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts ont demandé un délai pour répliquer et requis une inspection locale. a) Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., le droit d'être entendu 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 135 I 279 consid. 2.3; 129 II 497 consid. 2.2 et les références

citées). En particulier, le droit de faire administrer des 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. Selon le droit cantonal, la procédure est en principe écrite (art. 27 LPA-VD), étant précisé que l'art. 81 LPA-VD prévoit en principe un seul échange d'écritures. L'autorité peut donc mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former 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 l'amener à modifier son opinion (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1 p. 299 et les références citées; AC.2013.0387 du 27 novembre 2014). b) Dans le cas présent, vu le sort du recours, il n'apparaît pas nécessaire de compléter l'instruction dans le sens demandé par les recourants. Il n'est dès lors pas donné suite à cette requête, le Tribunal s'estimant suffisamment renseigné par le dossier en l'état.

### **E. 3**

Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts, de même que les recourants P. \_\_\_\_\_ et Q. \_\_\_\_\_ contestent l'accès suffisant des parcelles litigieuses. Ils se réfèrent à une expertise de trafic figurant au dossier municipal de la société Team+, de juin 2016, relatif au projet de construction sur la parcelle voisine n° 1922 (ci-après: le "rapport Team+"). La Municipalité se réfère quant à elle à une expertise de la société Transitec ingénieurs – Conseils SA, du 12 septembre 2016 (ci-après: le "rapport Transitec"). a) 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 délivré que si le terrain est équipé. L'art. 104 al. 3 de la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11) prévoit que 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 la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité (pente, visibilité, trafic) - 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 (Jomini, Commentaire LAT art. 19 n°19). 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 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 ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; ATF 1A.56/1999 et 1P.166/1999 du 31 mars 2000 consid. 5b p. 16 et les références citées; AC.2014.0331 du 1 er juillet 2016; AC.2012.0027 du 30 janvier 2013; AC.2012.0388 du 28 novembre 2013; AC.2009.0182 du 5 novembre 2010; AC.2008.0138 du 31 juillet 2009 consid. 2a p. 12/13; AC.2007.0216 du 2 décembre 2008 consid. 8a p. 13; AC.2006.0317 du 25 octobre 2007 consid. 7a p. 10). Enfin, pour déterminer si un accès est suffisant, l'autorité peut aussi se référer à la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704), qui règle les aspects concernant la sécurité des piétons (AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3a p. 8/9; AC.1998.0005 du 30 avril 1999 consid. 7 p. 23/24; Jomini, Commentaire LAT, art. 19 n° 24; Message relatif au projet de loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in : FF 1983 ch.

IV p. 4). Les principes de la LCPR doivent ainsi être pris en considération pour déterminer si les mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (AC.2014.0331 précité, AC.2012.0027 précité; AC.2009.0182 précité; AC.2009.0086 du 20 août 2010; AC.2008.0334 du 12 novembre 2009; AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3b p. 9; AC.1998.0005 du 30 avril 1999 consid. 7b p. 23, ainsi que Jomini, Commentaire LAT, art. 19 n° 25, voir aussi DEP 1995 p. 609). 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. Ainsi 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 (AC.2017.0011 du 14 août 2017). 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 (AC.2014.0331 précité; AC.2012.0027, AC.2012.0388, AC.2009.0182 et AC.2009.0086 précités; AC.2008.0233 du 6 mai 2009; AC.2002.0013 du 10 décembre 2002). b) En l'occurrence, le projet litigieux prévoit 23 places de stationnement pour 20 logements. Il ressort des analyses de trafic au dossier que ce nombre va induire une augmentation de trafic sur le chemin du Péage relativement importante en comparaison au trafic actuel. Ce chemin est pour l'heure qualifié de chemin d'accès au sens de la norme VSS SN 640 045 de l'association suisse des professionnels de la route et des transports. A l'instar du projet des recourants A. \_\_\_\_\_ prévu sur la parcelle n° 1922, les tronçons du chemin du Péage qui seront essentiellement affectés par le trafic induit par le projet litigieux sont les tronçons dits médian et de raccordement. Le tronçon médian est celui compris entre les parcelles n os 1858 et 1922, d'une longueur de 60 m et d'une largeur comprise entre 3.80 et 4.00 m selon le rapport Team+ (p. 9), ou d'une largeur comprise entre 4.30 et 5.50 m, selon le rapport Transitec (p. 3). Le tronçon de raccordement du chemin du Péage à la route de Châtel-St-Denis a une longueur de 44 ou 45 m et une largeur comprise entre 4.20 et 4.90 m. Selon le rapport Team+ (p. 9), le croisement sur ce dernier tronçon est possible à très faible vitesse sur la partie "plate", mais deux véhicules ne peuvent se croiser dans la partie en très forte pente débouchant sur la route cantonale (route de Châtel-St-Denis). Cette appréciation est confirmée par le rapport Transitec (p. 5) qui retient que l'étroitesse du chemin (environ 4.20 m) à son débouché sur la route cantonale, rajoutée à sa forte déclivité, rend très difficile, voire impossible le croisement entre un véhicule quittant la route cantonale et un véhicule quittant le quartier du Péage. Le rapport Team+ retient encore que le tronçon de raccordement a une capacité effective de 35 véhicules par heure, compte tenu du coude du chemin situé à l'angle Sud-Ouest de la parcelle n° 1925 sise au Sud de la parcelle n° 1922, de la visibilité limitée dans ce secteur et de l'impossibilité de croisement sur la pente de raccordement à la route cantonale. Ce tronçon permet actuellement d'écouler environ 26 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir pour un taux de saturation de 74%. Le projet litigieux sur la parcelle n° 1922 induirait une augmentation de ce nombre à 35 véhicules par heure, ce qui aura pour conséquence que

la capacité maximale de ce tronçon sera atteinte. Ce rapport mentionne ensuite le projet de construction sur les parcelles n os 1858 et 3335, prévoyant aussi une vingtaine de logements, pour conclure notamment que le trafic induit sur ce tronçon de raccordement serait de 48 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir, ce qui excède la capacité de ce tronçon qui est de 35 véhicules par heure. Ce rapport mentionne également des difficultés pour les piétons sur ces tronçons étroits, qui ne disposent d'aucune sur largeur pour se tenir à l'écart des véhicules (p. 17). Quant au rapport Transitec, il retient une augmentation de trafic de l'ordre de 55 % avec le projet sur la parcelle n° 1922 et de l'ordre de 100 % avec le projet sur les parcelles n os 1858 et 3335. Il estime toutefois la charge de trafic sur le tronçon de raccordement à 25 ou 30 véhicules par heure à l'heure de pointe, en tenant compte des places de stationnement effectivement demandées dans les deux projets de construction (p. 7). Ce rapport précise toutefois que, vu l'augmentation du trafic, il conviendra de qualifier plusieurs tronçons du chemin du Péage, notamment les tronçons médian et de raccordement, de route d'accès au sens de la norme VSS précitée et non plus de chemin d'accès, nécessitant donc une largeur minimale de 4.00 m à 4.50 m (p. 7). Dès lors que cette largeur serait déjà existante, à l'exception du débouché sur la route cantonale, le chemin du Péage serait à même de supporter la charge de trafic projetée, moyennant quelques aménagements au niveau du tronçon de raccordement, en particulier un élargissement du débouché sur la route cantonale afin de garantir le croisement de véhicules à cet endroit (p. 9). La Municipalité a indiqué qu'elle faisait siennes les conclusions du rapport Transitec et qu'elle entendait procéder à l'élargissement préavisé par celui-ci au débouché du chemin du Péage sur la route cantonale. Se référant à ce rapport, elle a encore indiqué que la configuration même du chemin du Péage ne permet pas aux véhicules de rouler vite, que les charges de trafic sont très faibles et que ce chemin est tout à fait en mesure d'absorber le trafic supplémentaire généré par les différents projets à ses abords, moyennant l'élargissement précité. c) L'appréciation de la Municipalité ne peut être pleinement suivie. Certes, il apparaît que la charge trafic induit par le projet litigieux dans la présente procédure pourrait être supportée par l'accès existant, même si celui-ci n'est pas idéal (cf. par ex. AC.2017.0011 précité). En revanche, compte tenu du second projet litigieux également pendant devant le Tribunal de céans (AC.2016.0039), la charge de trafic totale serait augmentée de 100% et une requalification du chemin en route d'accès s'impose, ce qui nécessite un élargissement routier à certains endroits. Pour mémoire, le projet sur la parcelle n° 1922 prévoit 31 places de stationnement et celui sur les parcelles n os 1858 et 3335 prévoit 23 places. L'impact total en termes de trafic sur l'accès concerné sera donc de 54 places. Cette circonstance mérite une coordination entre les procédures, conformément à l'art. 25a LAT. Si un certain effort de coordination semble certes avoir été fait entre les différents projets de construction litigieux pour déterminer le trafic induit, force est toutefois de constater qu'en l'état, l'accès suffisant et la capacité du chemin du Péage de supporter le trafic induit par ces projets n'est pas démontré. Il n'est ainsi pas contesté que le débouché de ce chemin sur la route cantonale de Châtel-St-Denis, qui constitue le cheminement principal prévu pour les deux projets, n'est pas à même de supporter l'augmentation de trafic projeté. La DGMR a d'ailleurs confirmé cette appréciation retenue dans les deux rapports d'experts précités. La Municipalité indique vouloir remédier à cette situation une fois les permis délivrés. Encore faut-il s'assurer qu'un tel élargissement est réalisable, ce qui présuppose à nouveau une coordination entre les procédures (art. 25a LAT). Or à cet endroit, le chemin est bordé par la parcelle n° 1922 d'un côté et la parcelle n° 1932 des recourants A. \_\_\_\_\_ de l'autre côté. Un élargissement n'apparaît possible que

du côté de la parcelle n° 1922, dès lors que le bâtiment des recourants A. \_\_\_\_\_ est implanté en limite de parcelle. Or, le ruisseau des Fontanelles/de la Scie arrive pratiquement en bordure de la parcelle n° 1922 à cet endroit, de sorte qu'il convient encore de déterminer dans quelle mesure un élargissement routier demeure possible compte tenu des contraintes légales relatives à la protection de l'espace cours d'eau (cf. art. 36a de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux; RS 814.20), art. 41a de l'ordonnance fédérale du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (OEaux; RS 814.201) et art. 2a de la loi vaudoise du 3 décembre 1957 sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP; RSV 721.01). A cela s'ajoute que la requalification de certains tronçons sur le chemin du Péage en route d'accès au sens de la norme VSS précitée présuppose une largeur suffisante de ceux-ci pour permettre le croisement de véhicules. Or ce point semble contesté en tout cas s'agissant du tronçon médian au sujet duquel les rapports de trafic précités divergent. Les tronçons litigieux ne semblent en l'état disposer d'aucun cheminement piétonnier. Or la partie précisément litigieuse du tronçon de raccordement se conclut avec un passage piéton sur la route cantonale, à l'endroit même du débouché du chemin du Péage. Le rapport Transitec constate ce qui suit à cet égard (p. 5): "[...] Le marquage du passage pour piétons situé sur la route de Châtel-St-Denis au débouché du chemin de Vers-chez-Bonjour peut rendre les traversées piétonnes quelque peu inconfortables et surprendre les automobilistes, car le passage pour piétons aboutit au milieu des chemins secondaires, de part et d'autre de la route cantonale; [...]" Ce rapport ne propose pas de mesures permettant de sécuriser ce passage ni celui des piétons sur le tronçon de raccordement du chemin du Péage, de sorte qu'il est permis d'avoir des doutes quant au respect des principes de la LCPR. En effet, même si le trafic est actuellement estimé faible par le rapport Transitec, le trafic induit par les deux projets de construction pourrait augmenter de 100% par rapport au trafic actuel, selon le rapport précité. En termes de coordination (art. 25a LAT), il convient ainsi de s'assurer au préalable que de tels aménagements des accès seront possibles avant de délivrer le permis de construire, ou en tout cas de coordonner ces procédures, par exemple en procédant à une notification commune ou simultanée des décisions (cf. AC.2012.0071 du 21 octobre 2013, consid. 6). Cette exigence paraît d'autant plus nécessaire en l'espèce vu la présence de deux projets voisins de constructions relativement conséquentes, ce qui est de nature à avoir des répercussions en termes d'accès. d) Au vu de ce qui précède, la construction litigieuse n'apparaît pas suffisamment équipée en l'état en termes d'accès. C'est partant à tort que la Municipalité a délivré le permis de construire (art. 104 al. 3 LATC), sans coordonner le projet litigieux avec un aménagement routier adéquat nécessité par un tel projet (art. 25a LAT).

#### **E. 4**

Il résulte des considérants qui précèdent que les recours doivent être admis sans qu'il soit nécessaire à ce stade d'examiner les autres griefs invoqués. Les décisions attaquées sont annulées, le dossier étant renvoyé à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants. Lorsque la procédure met en présence, outre le recourant et l'autorité intimée, une ou plusieurs autres parties dont les intérêts sont opposés à ceux du recourant, c'est en principe à cette partie adverse déboutée, à l'exclusion de la collectivité publique dont la décision est annulée ou modifiée, d'assumer les frais et dépens (AC.2010.0235 du 29 novembre 2011; AC.2010.0272 du 28 octobre 2011 et références). En l'occurrence, dans la mesure où seule la constructrice T. \_\_\_\_\_ a procédé, il se justifie de considérer cette dernière comme la partie ayant succombé.

L'émolument de justice, légèrement réduit en l'absence d'audience, sera ainsi mis à sa charge (art. 49 LPA-VD). Les recourants, qui obtiennent gain de cause avec l'assistance d'un mandataire professionnel, ont droit à une indemnité à titre de dépens, qui sera également mise à la charge de la constructrice précitée (art. 55 LPA-VD).

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