

# VD\_OMNI AC.2018.0131 vom 20. Mai 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-05-20, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2018.0131](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2018.0131)

FR: VD\_OMNI AC.2018.0131 du 20 mai 2019

IT: VD\_OMNI AC.2018.0131 del 20 maggio 2019

## Regeste

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_/Département des infrastructures et des ressources humaines, Conseil communal du Chenit | Recours contre un projet de plan routier (aménagement d'une piste cyclable). Grief relatif à une mauvaise pesée des intérêts en présence rejeté. La piste cyclable projetée implique une atteinte au droit de propriété des recourants: Expropriation d'une surface de 18 m<sup>2</sup> devant le bâtiment des recourants utilisée actuellement pour parquer un véhicule. Il ne s'agit toutefois pas d'une case de stationnement, vu l'espace disponible; le recourant dispose d'une place de parc à proximité de sa parcelle. Au vu des circonstances, la pesée des intérêts effectuée par l'autorité communale n'est pas critiquable. Rejet du recours.

## Erwägungen

### E. 1

Il convient de prendre acte des précisions données par le département cantonal dans sa réponse, à propos de l'objet de l'approbation préalable. Il s'agit bien des plans du tronçon "Ecole secondaire – Pré-Rond" (étape 7 tronçon 4), et non pas des plans d'un autre tronçon, mentionnés par erreur. La décision d'approbation préalable du 5 mars 2018 et la décision du conseil communal du 26 juin 2017 portent donc sur le même projet routier.

### E. 2

Les deux décisions attaquées concernent un plan communal pour un projet de construction de route. Un tel plan est défini aux art. 11 ss de la loi sur les routes (LRou; BLV 725.01) L'art. 13 al. 3 LRou prévoit l'application, par analogie, des règles sur la procédure d'adoption des plans d'affectation communaux. Il s'ensuit que les décisions du conseil communal et du département cantonal par lesquelles le plan a été adopté, respectivement approuvé préalablement, peuvent ensemble faire l'objet d'un recours de droit administratif au Tribunal cantonal après la notification simultanée aux opposants de ces deux décisions (anciens art. 60 et 61 al. 2 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 [LATC; BLV 700.11], actuel art. 43 al. 2 LATC). Le recours a été déposé en temps utile (art. 95 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]) et il respecte les exigences légales de motivation (art. 76, 77 et 79 LPA-VD, par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). Les recourants, dont la propriété est touchée, ont manifestement qualité pour recourir au sens de l'art. 75 LPA-VD. Par conséquent, il y a lieu d'entrer en matière.

### E. 3

Le projet litigieux, qui est un projet de construction de route communale (modification d'un tronçon de route cantonale en traversée de localité), est matériellement et formellement un plan d'affectation, même s'il contient déjà l'autorisation de réaliser les travaux (cf. ATF 112 Ib 164). Il est conforme à la planification du niveau supérieur, à savoir au plan directeur

cantonal, dont la mesure A23 a la teneur suivante: "Le Canton encourage les déplacements à pied et en deux roues non motorisés, surtout à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres, ainsi que dans le cadre des déplacements scolaires, touristiques et de loisirs, avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité. Il s'agit d'offrir la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement doux en toute sécurité et par des cheminements conviviaux [...]". Pour la réalisation de cet ouvrage, deux procédures successives pourraient être nécessaires, celle du projet routier (art. 11 ss LRou) puis la procédure d'expropriation, afin d'acquérir la surface de l'emprise. Le droit cantonal prévoit expressément, lorsque des terrains doivent être acquis et qu'il n'est pas possible de le faire de gré à gré ni par remaniement parcellaire, que "les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage font l'objet d'une procédure distincte; la loi sur l'expropriation est applicable" (art. 14 al. 2 LRou). Cette procédure subséquente comporte, le cas échéant, une nouvelle décision, prise par le Département des finances, qui statue sur l'intérêt public du projet et les emprises sur fonds privés nécessaires à sa réalisation (art. 23 de la loi vaudoise sur l'expropriation du 25 novembre 1974 [LE; BLV 710.01]). Cette décision ne peut cependant pas modifier le projet de construction adopté selon la procédure des art. 11 ss LRou.

#### **E. 4**

Les recourants font grief aux autorités intimées d'avoir procédé à une mauvaise appréciation des intérêts en présence. a) A l'égard des recourants, l'adoption du plan routier constitue une restriction du droit de propriété – puisqu'elle implique une expropriation –, laquelle n'est admissible que si elle est justifiée par un intérêt public et proportionnée au but visé (art. 36 al. 2 et 3 Cst. en relation avec l'art. 26 al. 1 Cst.). Il en découle l'obligation, pour l'autorité qui adopte le plan, d'examiner concrètement quels sont les intérêts du propriétaire, et de les mettre en balance avec l'intérêt public poursuivi (cf. notamment ATF 118 Ia 394 consid. 4-5, à propos de la création d'un chemin le long d'une rive de lac). Pour les mesures d'aménagement du territoire, les art. 2 et 3 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1) précisent les points qu'il incombe à l'autorité de planification d'examiner, et définissent le processus de pesée des intérêts. Ces règles sont applicables dans le cas particulier, étant donné que le plan routier équivaut à un plan d'affectation spécial (cf. TF 1C\_330/2007 du 21 décembre 2007 consid. 8.2). En vertu notamment de l'art. 2 al. 1 let. b OAT, les autorités doivent en principe examiner quelles possibilités et variantes entrent en ligne de compte. Le droit fédéral n'oblige toutefois pas, de façon générale, l'auteur du projet à élaborer des projets alternatifs et il n'exige de toute manière pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle qui est faite pour le projet lui-même. Il faut encore rappeler que même lorsqu'il dispose d'un plein pouvoir d'examen, le juge doit respecter la latitude de jugement dont dispose l'autorité de planification dans le cadre d'une pesée des intérêts en présence. Il doit certes rectifier une décision erronée, mais peut s'en remettre au choix de l'autorité inférieure entre plusieurs solutions appropriées (cf. arrêt TF 1C\_97/2017 du 19 septembre 2017 consid. 5.1 et les références). En l'occurrence, une variante a été étudiée par les autorités communales, qui consiste, pour éviter une emprise sur la parcelle n° 1681, à déplacer en direction du sud le trottoir/piste cyclable, et partant aussi toute la chaussée, qui doit conserver la même largeur sur ce tronçon. Cette solution entraînerait des emprises supplémentaires sur les biens-fonds de plusieurs propriétaires riverains, de l'autre côté de la route (soit + 88 m<sup>2</sup> de surface expropriée au sud; si cela permet de renoncer à exproprier 18 m<sup>2</sup> au nord, l'emprise supplémentaire sur des fonds privés est de 70 m<sup>2</sup>). L'intérêt des propriétaires de ces fonds, où sont construites des maisons d'habitation, à conserver une place suffisante au bord de la route, notamment pour les manœuvres ou le stationnement de

leurs véhicules, doit être pris en compte. Les recourants font cependant valoir que l'espace devant leur bâtiment est régulièrement utilisé pour le stationnement d'un véhicule, lequel est actuellement possible sans empiètement sur l'assiette de la servitude de passage public. Les autorités communales ont produit plusieurs photographies où l'on peut constater qu'un véhicule qui n'est pas parké à proximité directe (à quelques centimètres) de la façade empiète sur l'espace réservé aux piétons. D'après les normes suisses pertinentes (norme VSS 640 291a, Stationnement – Disposition et géométrie des installations de stationnement, version valable dès le 1<sup>er</sup> février 2006), une case de stationnement longitudinale, pour un bâtiment résidentiel ou commercial (niveau de confort A), doit avoir une largeur de 1.90 m, à laquelle il faut ajouter une surface de débord de 0.30 m, soit au total 2.20 m. Actuellement, la largeur disponible est inférieure à ce que prévoit cette norme. S'il est certes possible de garer un véhicule à cet endroit, on ne saurait considérer qu'il existe là une véritable case de stationnement longitudinale puisque la bande de terrain disponible n'est pas supérieure à 2.00 m. En d'autres termes, dans la pesée des intérêts, on ne peut pas considérer que le projet litigieux a pour conséquence la suppression d'une véritable case de stationnement. Il faut rappeler ici que la constitution il y a quelques années de la servitude de passage public – laquelle avait en effet pour conséquence de réduire sensiblement la largeur d'un espace qui se prêtait bien auparavant au stationnement d'un véhicule – a été liée à la mise à disposition des propriétaires de la parcelle n° 1681 d'une case de stationnement à proximité, de sorte que le bâtiment n° 303 dispose d'un tel équipement. En outre, ni la définition de l'assiette de la servitude de passage en 2008 – qui permet en pratique aux propriétaires de garer une automobile le long de la façade sans empiéter sur le passage public – ni la convention conclue auparavant devant le Tribunal de police – qui a concrètement la même portée – ne créent une situation figée, qui ne pourrait pas être revue en cas d'évolution des circonstances. Il ressort du dossier communal que l'entrée en vigueur du plan routier litigieux doit permettre de radier la servitude de passage public; en présence de nouveaux besoins, en l'occurrence pour la circulation des cyclistes et des piétons, l'autorité de planification peut modifier l'emprise d'une route au détriment des propriétaires riverains, même si une autre solution avait été convenue une quinzaine d'années auparavant. En définitive, le choix de l'autorité communale de créer un trottoir/piste cyclable selon un tracé rectiligne, dans le prolongement du trottoir aménagé sur les parcelles voisines, n'est pas critiquable. Les arguments des recourants, à propos des dangers auxquels seraient exposés les écoliers cyclistes et les piétons, ne sont pas concluants, l'aménagement litigieux étant comparable à de nombreux aménagements semblables, dans les localités notamment sur les chemins des écoles. La pesée des intérêts à laquelle le conseil communal a procédé, sur la base du dossier établi par la municipalité, ne viole pas le droit fédéral et l'atteinte aux intérêts des recourants doit être qualifiée de proportionnée, vu l'intérêt public à achever la voie piétonne et cyclable reliant les écoles de la commune. Les griefs des recourants sont par conséquent mal fondés.

## **E. 5**

Il résulte des considérants que le recours doit être rejeté, ce qui entraîne la confirmation des décisions attaquées. Les recourants, qui succombent, supporteront les frais de justice (art. 49 LPA-VD). Les autorités communale et cantonale, qui n'ont pas consulté un avocat, n'ont pas droit à des dépens (art. 55 LPA-VD).