

VD_OMNI AC.2018.0335 vom 3. März 2020

VD Tribunal cantonal, 2020-03-03, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2018.0335

FR: VD_OMNI AC.2018.0335 du 3 mars 2020

IT: VD_OMNI AC.2018.0335 del 3 marzo 2020

Regeste

A. _____, B. _____/Département des infrastructures et des ressources humaines, Conseil communal de Nyon, Conseil communal d'Eysins, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR | Recours contre un PPA impliquant la fermeture partielle d'un chemin bordé par une zone industrielle, une zone d'activités et une zone de verdure. - Notion de rapport OAT 47. Le dossier comprend formellement un rapport OAT 47 permettant d'appréhender le projet litigieux dans sa globalité. (consid. 2) - La première étape du projet rendra impossible le transit motorisé sur un tronçon du chemin où passent des bus des transports publics nyonnais pour se ravitailler en essence au garage de l'une des recourantes. Dossier lacunaire sur la question de savoir si une solution moins radicale, telle qu'une zone 30, aurait permis d'améliorer la situation. Renvoi pour complément d'instruction. (consid. 3) - Principe de coordination. Question laissée indécise de savoir si le fait de scinder en 3 étapes un projet de passage à une mobilité douce viole l'art. 25a LAT. (consid. 4) - Sécurisation d'un passage à niveau (art. 37c OCF). Le dossier est lacunaire sur le trafic ferroviaire existant et les mesures de sécurité prévues. (consid. 5) Admission du recours et renvoi pour nouvelle décision.

Erwägungen

E. 1

a) Les recours sont dirigés contre les décisions des conseils communaux de Nyon et d'Eysins et du DIRH par lesquelles le plan routier a été adopté, puis approuvé préalablement. Cette procédure est régie par la loi cantonale du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01). L'art. 13 al. 3 LRou, dans sa teneur au moment où les autorités intimées ont statué, prévoyait que, pour les plans routiers communaux, l'autorité d'adoption est le conseil général ou communal (1 ère phrase). Les articles 57 à 62 de la loi cantonale du

E. 4

Ces principes sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation." La loi ne tend pas à une coordination maximale, mais doit assurer une coordination suffisante, ce que précisent les textes allemand et italien de l'art. 25a al. 1 LAT (arrêts TF 1C_852/2013 du 4 décembre 2014; 1C_309/2013 du 4 juillet 2013 consid. 3.3.1). Le principe de la coordination des procédures vise en premier lieu à assurer, d'un point de vue matériel, une application cohérente des normes sur la base desquelles des décisions administratives doivent être prises (cf. ATF 120 Ib 400 consid. 5). Le moyen d'y parvenir, lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités, relève de la coordination formelle. A ce titre, l'art. 25a LAT prévoit qu'une autorité chargée de la coordination doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demandes d'autorisations soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25a al. 2 let. b LAT) et à ce qu'il y ait une concordance matérielle

des décisions ainsi que, en règle générale une notification commune ou simultanée (art. 25a al. 2 let. d LAT); ces décisions ne doivent pas être contradictoires (art. 25a al. 3 LAT) (AC.2017.0009 du 9 février 2018 consid. 8f et les références citées). b) En l'occurrence, le projet de requalification du chemin de Terre-Bonne est essentiellement prévu en deux étapes. Il ressort en effet de la Notice du 6 décembre 2016 et des explications fournies en audience que la troisième étape a trait essentiellement à des aménagements paysagers. Cette notice indique encore que le calendrier pour la deuxième étape est incertain mais prévu à moyen terme dès lors que cette étape va nécessiter des procédures d'échanges de terrain en vue de modifier le débouché du chemin de Terre-Bonne sur la route de Divonne. Ce constat ne permet pas encore de retenir un défaut de coordination au sens de l'art. 25a LAT. En effet, comme exposé dans la Notice précitée, l'aménagement de la première étape revêt une certaine urgence, en raison notamment de la nécessité d'aménager un arrêt de bus et de sécuriser le cheminement piétonnier. Le Tribunal a notamment pu constater les lieux en audience, en particulier l'absence d'aménagements pour le trafic piétonnier à cet endroit. Quant à la deuxième étape, elle est soumise à certaines contraintes résultant de la modification du débouché sur la route de Divonne, ce qui est susceptible de retarder la réalisation du projet sur ce tronçon. Pour autant que la réalisation même de ce second tronçon n'apparaisse pas incertaine, une telle planification par étapes n'apparaît pas contraire à l'art. 25a LAT. Quoiqu'il en soit, cette question peut souffrir de rester indécise vu le sort du recours.

E. 5

Les recourantes estiment enfin que le projet ne respecterait pas l'art. 37c de l'ordonnance fédérale du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF; RS 742.141.1). Les autorités communales intimées ont indiqué que le projet avait été validé par les CFF. a) L'art. 37c OCF fixe le principe général selon lequel des installations de barrières ou de demi-barrières doivent être mises en place aux passages à niveau (al. 1). Les dérogations à cette exigence sont toutefois possibles dans les cas suivants (al. 3): "a. aux passages à niveau où la mise en place de barrières ou de demi-barrières génère des coûts disproportionnés, elles peuvent être remplacées d'un côté de la voie par des signaux à feux clignotants et de l'autre par une installation de demi-barrières. Lorsque cette solution provoque elle aussi des coûts disproportionnés, on peut mettre en place des installations de signaux à feux clignotants; b. aux passages à niveau où le trafic routier est faible, on admet des installations de signaux à feux clignotants munis de signaux acoustiques ou des installations de barrières à ouverture sur demande; c. si les conditions de visibilité sont suffisantes ou si les véhicules ferroviaires émettent des signaux d'avertissement en cas de conditions de visibilité insuffisantes, des croix de Saint-André peuvent être installées aux passages à niveau à titre de signal unique à condition que: 1. la route ou le chemin ne soit ouvert que pour la circulation des piétons et que celle-ci soit faible, ou 2. la circulation routière soit faible et le trafic ferroviaire lent, ou 3. la route ou le chemin serve exclusivement à l'exploitation agricole (chemin agricole), qu'elle ne desserve pas de biens-fonds habité et qu'elle ne soit ouverte, vu la signalisation, qu'à un cercle limité de personnes; le gestionnaire de l'infrastructure doit instruire ces personnes en la matière." Les travaux d'aménagement d'une installation de sécurité sur un passage à niveau doivent être autorisés dans le cadre de la procédure applicable aux constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer au sens des art. 18 ss de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101). L'art. 18m al. 1 LCdF prévoit que l'établissement et la modification de

constructions ou d'installations ne servant, comme en l'espèce, pas exclusivement ou principalement à l'exploitation ferroviaire sont régis par le droit cantonal. Ils ne peuvent être autorisés qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire, notamment si l'installation risque de compromettre la sécurité de l'exploitation. b) En l'occurrence, le dossier comporte peu d'indications sur la circulation à cet endroit, tant des trains que des voitures, puis des piétons et cyclistes. Le dossier produit ne précise pas la fréquence des passages de trains sur ces voies. Les autorités intimées ont expliqué que les quelques trains qui y passent roulent au pas et sont accompagnés de deux patrouilleurs. Les mesures de signalisation envisagées apparaissent à première vue propres à assurer une certaine sécurité aux usagers du chemin. Il résulte du dossier que le projet aurait été validé par les CFF, sans toutefois que le dossier produit ne précise les termes de cette validation. Vu le sort du recours, il n'apparaît pas nécessaire d'instruire davantage cette question.

E. 6

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et les décisions attaquées annulées, le dossier étant renvoyé aux autorités communales intimées pour complément d'instruction et nouvelle décision. L'émolument de justice sera mis à la charge des autorités communales intimées qui succombent (art. 49 et 52 LPA-VD; art. 4 du tarif du 28 avril 2015 des frais judiciaires et des dépens en matière administrative: TFJDA; BLV 173.36.5.1). Les recourantes obtenant gain de cause avec l'assistance d'un mandataire professionnel, elles ont droit à des dépens, à la charge des autorités intimées précitées (art. 55 LPA-VD; art. 10-11 TFJDA).

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