

VD_OMNI AC.2022.0020 vom 29. Juni 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-06-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2022.0020

FR: VD_OMNI AC.2022.0020 du 29 juin 2023

IT: VD_OMNI AC.2022.0020 del 29 giugno 2023

Regeste

A. _____/Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines, Conseil communal de Nyon | Projet routier communal visant à réaménager un tronçon routier de 445 m de long sur la Commune de Nyon et entraînant l'élargissement d'un trottoir, le déplacement de places de stationnement, l'ajout de zones de verdure et le déplacement d'un Ecopoint. La procédure d'adoption et d'approbation du plan routier suivie est conforme à la loi (consid. 2a à 2c). Le projet a fait l'objet d'un rapport d'évaluation respectant les exigences de l'art. 47 OAT (consid. 2d). Les modifications prévues par le plan sont opportunes (consid 3). Recours très partiellement admis, le conseil communal ayant accepté de modifier légèrement l'implantation de certains aménagements (notamment celle des conteneurs à ordures enterrés; consid. 3b-dd). Recours au TF retiré (1C_433/2023).

Erwägungen

E. 1

Les deux décisions attaquées concernent un projet routier communal. Conformément à l'art. 43 al. 2 de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; BLV 700.11), auquel renvoie l'art. 13 al. 3 LRou, les décisions du conseil communal et du département cantonal par lesquelles le plan a été adopté, respectivement approuvé, peuvent faire ensemble l'objet d'un recours de droit administratif au Tribunal cantonal après la notification simultanée de ces deux décisions aux opposants. Déposé en temps utile selon les formes prescrites par la loi, le recours est recevable (cf. art. 79, 95, 96 et 99 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]). En tant que propriétaire de la parcelle 1067 qui donne directement sur le chemin des Tines, celui-ci constituant sa seule desserte, la recourante est directement impactée par le projet de réaménagement attaqué. De surcroît, elle a fait opposition dans la procédure d'enquête publique, de sorte qu'elle peut être considérée comme ayant satisfait à l'exigence d'avoir participé à la procédure devant l'autorité précédente (art. 75 al. 1 let. a LPA-VD, applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). La qualité pour recourir doit lui être reconnue. Il y a dès lors lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant 30 jours. Ils font l'objet d'un permis de construire.

E. 3

Pour les plans communaux, l'autorité d'adoption est le conseil général ou communal. Les art. 34 et 38 à 45 LATC sont applicables par analogie.

E. 4

Pour les plans cantonaux, l'autorité d'adoption est le département. Les articles 12 à 15 LATC sont applicables par analogie." Ainsi, les plans routiers sont soumis, par analogie, aux règles sur la procédure d'adoption des plans d'affectation communaux. Cette procédure implique une enquête publique (art. 13 al. 1 LRou et 38 LATC), puis l'adoption du plan communal par le conseil général ou communal (art. 13 al. 3 LRou et 42 LATC); le dossier transmis au conseil communal doit être accompagné d'un préavis avec les propositions de réponses aux oppositions et les avis des services cantonaux tels que requis par les art. 36 et 37 LATC (art. 42 al. 1 LATC). Le département compétent (soit le DCIRH, auparavant DIRH) approuve le plan adopté par le conseil sous l'angle de la légalité et de sa conformité au plan directeur cantonal (art. 43 al. 1 LATC). Comme déjà évoqué, la notification des décisions communales sur les oppositions et la notification de la décision d'approbation du département compétent sont susceptibles d'un recours au Tribunal cantonal, qui jouit d'un libre pouvoir d'examen (art. 43 al. 2 LATC). Il importe de préciser que, selon la jurisprudence, les terrains sur lesquels une route est construite reçoivent une affectation spéciale par le projet de construction de route, distincte de celle du territoire traversé par l'ouvrage routier; ils sont dès lors colloqués en quelque sorte dans une zone d'utilité publique destinée à la construction d'une route. Ce changement d'affectation justifie ainsi de procéder par une procédure de planification plutôt que par une procédure ordinaire de permis de construire. Le plan routier a la portée matérielle d'un plan d'affectation spécial au sens de l'art. 14 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) définissant la destination du sol; il a également la portée matérielle d'une autorisation de construire quand, par son approbation et son entrée en force, il permet d'entreprendre directement les travaux; dans ce cas, le projet de construction fixe le tracé de la route sur lequel il définit une affectation spéciale du sol, distincte de la réglementation générale, qui permet la réalisation des travaux (cf. ATF 116 Ib 159 consid. 1a p. 162-163; arrêt TF 1C_348/2007 du 21 décembre 2007, consid. 4, publié aux ATF 112 Ib 164, spéc. p. 166 et 167; arrêts CDAP AC.2018.0131 du 20 mai 2019 consid. 3; AC.2017.0246 du 12 avril 2018 consid. 4b/aa; AC.2015.0192 du 9 février 2016 consid. 4b/bb). c) Dans le cas particulier, la procédure suivie par les autorités municipale et communale de Nyon est conforme aux règles découlant tant de la LRou que de la LATC. Comme le relève la DGMR dans sa réponse au recours du 31 mars 2022, le projet litigieux a tout d'abord fait l'objet d'un examen préalable en date du 28 juillet 2020; il ressort de ce document que divers services cantonaux intéressés ont examiné le projet et se sont déterminés à son sujet, ce qui a conduit la DGMR à délivrer, en synthèse de l'examen préalable, un préavis positif, sous réserve de quelques modifications suggérées qui ont été pour l'essentiel intégrées par la commune dans le projet mis à l'enquête publique. A la suite des oppositions formulées dans le délai légal, la municipalité a convié, séparément, tous les opposants à une séance de conciliation, conformément à ce qu'exige l'art. 40 LATC (auquel renvoie l'art. 13 al. 3 LRou). Selon les procès-verbaux produits, ces séances ont eu lieu les 10 et 11 mars 2021. A sa demande, un couple d'opposants a été excusé. Pour le surplus, l'administration communale a échangé plusieurs courriers avec la recourante au sujet du projet de réaménagement routier, après la séance de conciliation. Les réponses aux oppositions ont été soumises au conseil communal pour adoption, dans le respect des prescriptions de l'art. 42 al. 1 LATC. La procédure suivie, y compris les séances de conciliation, a donc été conforme à la loi et les griefs formulés à cet égard par les recourants sont mal fondés. d) La recourante fait grief au projet querellé de ne pas comporter de

rapport d'évaluation respectant les exigences de l'art. 47 OAT. aa) Cette disposition est libellée comme suit: " 1 L'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26, al. 1, LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4, al. 2, LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement. 2 Elle expose en particulier quelles réserves d'affectation subsistent dans les zones à bâtir existantes, quelles mesures sont nécessaires afin de mobiliser ces réserves ou d'obtenir sur ces surfaces un bâti conforme à l'affectation de la zone et dans quel ordre ces mesures seront prises." Il arrive en effet que, dans le cadre de la procédure d'approbation des plans routiers communaux, un rapport au sens de l'art. 47 OAT soit adressé par l'autorité communale à l'autorité cantonale au moment de la transmission du dossier pour l'examen préalable. Cela n'est toutefois pas systématique (arrêt CDAP AC.2019.0036 du 30 avril 2020 consid. 2e)aa et les nombreuses références citées). Dans les cantons où, comme dans le canton de Vaud, l'autorité qui établit les plans d'affectation est une autorité communale, le rapport de l'art. 47 OAT permet à l'autorité cantonale de mieux comprendre les enjeux de l'aménagement local, dans la commune concernée, et d'obtenir d'office différents renseignements sur les différents points décisifs; ce rapport sert également d'instrument aux instances de recours lorsqu'il s'agit d'examiner la conformité du plan d'affectation aux exigences de la législation fédérale sur la protection de l'environnement et l'aménagement du territoire. Néanmoins, le rapport 47 OAT n'est pas un élément du plan d'affectation et il n'est pas censé compléter, ni préciser la réglementation de l'utilisation du sol dans le périmètre; les seuls éléments ayant force obligatoire sont les cartes et le règlement (cf. arrêts TF 1C_852/2013 du 4 décembre 2014 consid. 3.1.2; 1C 568/2008 du 6 juillet 2008 consid. 6; arrêts CDAP AC.2019.0036 précité consid. 2e)aa; AC.2018.0040 du 1 er avril 2019 consid. 9a; AC.2012.0167 du 24 janvier 2014 consid. 2b). bb) Dans le cas présent, le projet routier litigieux concerne le réaménagement d'un tronçon routier existant d'environ 445 m de longueur, sur 6 m de largeur, situé, d'une part sur le domaine public communal (tronçon A) et, d'autre part, sur la parcelle n° 2448 dont la commune est propriétaire (tronçon B). Le projet a fait l'objet d'un rapport élaboré par un bureau d'ingénieurs géomètres, le 20 avril 2020, accompagné d'un plan de situation et d'un plan de coupes. Sur la forme, ce document de six pages revient sur la situation actuelle du chemin des Tines et expose les objectifs d'aménagement fondant le projet. Il détaille ensuite, tronçon par tronçon, les réaménagements prévus et explique les choix opérés. Il conclut par une synthèse. Sur la base de ce rapport, les autorités cantonales ont pris position sur le projet et émis un préavis positif sous réserve de quelques remarques. Force est ainsi de constater qu'un rapport permettant d'appréhender le projet litigieux dans sa globalité a bien été élaboré. Dans sa réponse du 31 mars 2022, la DGMR a expliqué que " les exigences relatives au contenu d'un tel rapport diffèrent selon qu'on a affaire à un simple réaménagement d'une route existante, comme c'est le cas en l'espèce, ou s'il s'agit de la création d'une infrastructure nouvelle ". Elle a indiqué que la notice " correspond tout à fait aux standards usuellement présentés au DIRH en pareil cas et a donc été considérée comme suffisante aux yeux du DIRH pour s'assurer qu'une pesée des intérêts adéquate avait été effectuée par la Commune de Nyon au niveau des choix et variantes retenus ". Il convient ainsi de retenir, avec les autorités intimées, que ce rapport qui expose les objectifs poursuivis et présente les détails

du projet répond aux exigences matérielles de l'art. 47 OAT, de sorte que ce grief d'ordre formel doit être rejeté. Autre est la question de savoir si ce projet prend suffisamment en compte les observations émanant de la population (cf. art. 4 al. 2 LAT), en particulier celles de la recourante. Ce grief sera examiné dans les considérants qui suivent.

3. La recourante critique, à plusieurs égards, le projet de réaménagement routier, sous l'angle du respect des principes de la nécessité et de la proportionnalité ainsi que des art. 2 et 3 OAT.

a) Le contrôle en opportunité du plan comprend notamment la vérification de la conformité du plan d'affectation aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4, al. 2, LAT). Il implique également de s'assurer que les principes de planification posés aux art. 2 et 3 OAT sont respectés. Parmi ces principes, on trouve la nécessité d'examiner les différentes possibilités et variantes entrant en ligne de compte (art. 2 al. 1 let. b OAT) et la prise en considération de tous les intérêts concernés, qu'ils soient publics ou privés (art. 3 OAT), dans le respect du principe de la proportionnalité (arrêts CDAP AC.2018.0335 du 3 mars 2020 consid. 2a; AC.2018.0082 du 19 septembre 2018 consid. 5a et les références citées; AC.2012.0071 du 21 octobre 2013 consid. 4).

b) De manière générale, la recourante soutient que les modifications prévues sur le chemin des Tines engendreront une complication du trafic et que les rares avantages du projet ne bénéficieront qu'à la commune en sa qualité de propriétaire foncière des parcelles n os 1071 et 2448. Il convient d'examiner successivement chaque aménagement critiqué par la recourante.

aa) S'agissant d'abord de l'élargissement du trottoir le long de la partie supérieure du chemin des Tines, la recourante soutient qu'actuellement, ce trottoir est largement suffisant à la sécurité des piétons. Elle critique également la construction d'un plateau surélevé de 8 cm à l'entrée du chemin, qui servirait, selon elle, uniquement à desservir la parcelle n o 1071 appartenant à la commune, "ce alors même que les arrêts de bus leur permettant de se connecter à d'autres endroits de la ville se situent directement devant la parcelle 1071" (sic). A cela, le conseil communal intimé répond que le trottoir actuel présente une largeur moyenne de 1 m 50, ce bien que les normes VSS recommandent une largeur de 2 m. Pour la partie est, du côté de la route du Stand, l'élargissement du trottoir et le plateau surélevé poursuivent les objectifs suivants: marquer l'entrée dans la zone 30, effacer la route par une mise au même niveau que le trottoir, offrir une plus grande perméabilité entre les deux côtés aux piétons, offrir, sur le domaine public, une prolongation de la place de l'écoquartier du Stand, offrir un trottoir au gabarit suffisant permettant la mixité vélo-piétons et permettre la connexion au chemin de mobilité active situé le long de la route du Stand en direction de l'école de Nyon-Marens, de la gare et du centre-ville. Ces arguments sont pertinents et démontrent que les choix opérés par le conseil communal, approuvés par le département cantonal compétent, sont opportuns, s'agissant en particulier du nouveau trottoir et des aménagements prévus à l'extrémité est du chemin des Tines (plateau surélevé, etc.).

bb) La recourante critique le déplacement des places de stationnement sur la partie supérieure du chemin des Tines, à cheval sur le trottoir existant, qui entraînera un rétrécissement de la chaussée et un parcage des véhicules sur une surface supposément réservée aux piétons. Cette situation diminuera la sécurité et impliquera un slalom le long du chemin des Tines. Les voitures, les bus et les vélos seront ainsi contraints de se déporter sur la gauche et sur la droite, puis à nouveau sur la gauche pour atteindre les parcelles n os 1067 et 2448 au bout du chemin. Les croisements seront également rendus plus difficiles. A cet égard, le conseil communal intimé a indiqué que le stationnement sur la chaussée existe déjà sur le chemin des Tines, mais que la sortie est prévue sur la route ou

en banquette. Il n'est pas possible de maintenir le stationnement actuel en raison de la zone de déchargement de pellets, de l'arrêt de bus, de l'Ecopoint et de l'entrée d'un bâtiment. Il conteste que le nouveau stationnement empiète sur le trottoir et remarque que le gabarit futur de circulation est plus large que celui d'aujourd'hui (futur:

E. 6

m 35, soit de 2 m 5 pour le stationnement et de 4 m 30 de la chaussée, contre actuellement 5 m 85, soit de 1 m 80 dédié au stationnement et de 4 m pour la circulation). Puisque la route est rectiligne, il était nécessaire de prévoir, notamment par des décrochements, un système de modération de la vitesse afin que celle-ci soit maintenue à 30 km/h. Enfin, le maintien des places de stationnement actuelles créerait un problème de visibilité lorsque l'on sort, à pied, par un passage public. Cela créerait également des difficultés pour le parage des vélos. La nouvelle disposition des places de parc est opportune; elle permettra de modérer la vitesse grâce à des décrochements et elle tient compte des autres aménagements, en particulier des accès aux bâtiments actuels et futurs. cc) Ensuite, la recourante critique l'ajout de zones de verdure et de places de stationnement sur l'emprise de la chaussée actuelle à l'extrémité ouest du chemin des Tines, qui engendrera selon elle une diminution inutile de l'espace de rebroussement, mais également des complications pour les véhicules désirant accéder et sortir de sa parcelle. La sécurité des piétons s'en trouverait menacée, dès lors que, comme le confirme la DGMR dans son préavis du 28 juillet 2020, le croisement entre une voiture et un bus serait impossible sur une longueur de l'ordre de 120 m, si bien qu'il faudrait empiéter sur le trottoir pour croiser. A nouveau, le conseil communal explique que l'ajout de ces zones de verdure et l'alternance des stationnements poursuivent un objectif de modération du trafic, par une variation du rythme. Concernant les possibilités de croisement et de rebroussement, il indique que trois zones spécifiques seront aménagées afin de permettre le croisement de gros véhicules, des voitures et des bus et que le croisement entre deux voitures est possible sur l'ensemble du tracé. Il soutient que l'accès aux places de stationnement en surface du bâtiment sis sur la parcelle n° 1067 n'est pas supprimé, mais modifié. Actuellement, la place n'est pas structurée et permet ainsi des mouvements dans tous les sens, renforçant ainsi les risques de collision. La place circulaire projetée permet la giration des véhicules et tous les accès (deux pour la parcelle n° 1067 et un pour le futur EMS) aboutissent sur cette place avec un système priorisant et clair. De plus, le stationnement sur la parcelle n o 1067 le long du domaine public reste possible sans entrave. Enfin, les camions de la voirie et les bus n'opéreront pas un demi-tour au bout de chemin des Tines, mais pourront passer devant l'EMS sur la partie fermée par des bornes télescopiques. Les autres camions non autorisés sur ce tronçon pourront faire demi-tour, moyennant une manœuvre, comme c'est le cas aujourd'hui. Les options retenues par le conseil communal reposent sur une prise en compte adéquate des divers intérêts en présence; elles ont été approuvées par le service cantonal spécialisé. La Cour de céans estime également que les choix opérés sont opportuns, compte tenu des éléments figurant au dossier et des constatations qu'elle a pu faire sur place, à l'occasion de l'inspection locale. dd) Enfin, au sujet du déplacement de l'Ecopoint, la recourante déplore qu'il soit déplacé en plein milieu de la chaussée, devant le bâtiment d'habitation dont elle est propriétaire. Elle soutient que ce déplacement entravera de manière conséquente l'accès au parking extérieur sur sa parcelle et condamnera la majeure partie de l'espace de rebroussement actuel, ce qui empêchera tout croisement. A l'appui de ses déterminations du 24 juin 2022, la recourante produit un avis technique d'un bureau d'ingénieur civil daté du 16 mars 2022, dont il ressort que le réaménagement de l'Ecopoint induira une " péjoration dans l'utilisation des places de

parc implantées perpendiculairement au chemin des Tines, devant l'immeuble n° 17 [de la recourante], ainsi qu'un usage malaisé de la rampe d'accès au parking extérieur Est de ce même bâtiment ". Ce rapport relève que les documents mis à l'enquête comportent " peu d'indications géométriques relatives à la voie strictement réservée à cette rampe ", que " cette voie d'accès ne respecte pas les recommandations de la norme suisse SN 640 198a "Courbe et lacets"" et que " la valeur minimale à respecter pour le rayon intérieur d'un accès riverain, soit 3,00 m, valeur recommandée par la norme suisse SN 640 050 "Accès riverains" [...] ne peut être respectée avec l'aménagement proposé, car il est prévu d'installer un candélabre au début de la rampe, côté intérieur, et de plus, le mur de soutènement présent à cet endroit, représenté bien trop court sur les plans d'enquête, ne permettra pas la réalisation d'une courbe conforme ". L'ingénieur observe en outre que " l'aménagement de la zone pavée en bordure du futur Ecopoint est prévu avec une bordure haute (10 cm) ce qui rend de facto cette zone non circulaire " et conclut que " toutes ces non-conformités et obstacles que nous avons relevés font qu'il sera difficile, voire impossible, pour une voiture de catégorie moyenne et/ou supérieure, de s'engager dans la rampe d'accès, à une vitesse d'environ 10 à 20 km/h. Une manœuvre sera très certainement nécessaire pour corriger la trajectoire du véhicule et éviter le candélabre et les murs latéraux ". Le conseil communal explique que la Ville doit tenir compte du fait que la rampe d'accès du futur EMS, prévue dans le permis de construire désormais définitif et exécutoire, entre en conflit avec l'Ecopoint actuel et rend impératif son déplacement. L'emplacement choisi permet le maintien de la circulation lors de l'enlèvement des déchets. En termes de nuisances, il n'induit aucune aggravation dès lors qu'il est pratiquement situé à équidistance des bâtiments qui se trouvent aux alentours. Concernant plus précisément l'accès à la parcelle de la recourante, le conseil communal relève dans ses dernières déterminations que la norme SN 640 198s "Courbe et lacets", mentionnée dans l'avis technique produit par la recourante, ne s'applique pas en l'occurrence puisqu'elle a trait aux routes et non aux accès. S'agissant de la norme SN 640 050 (nouvelle désignation: 40 050) intitulée "Accès riverains", il conviendrait de se référer aux ch. 6 et 7, qui prévoient, pour un accès de type A, une largeur d'accès riverains et un rayon de raccordement au bord de la chaussée de 3 m minimum. L'autorité indique qu'à l'heure actuelle, ce rayon de raccordement n'est pas respecté par la recourante et qu'il lui appartient de faire le nécessaire sur son domaine privé pour régler cette situation. Pour ce qui a trait à l'emplacement du candélabre, la Ville est disposée à le déplacer de l'autre côté de la route d'accès. Enfin, au sujet des places de stationnement, le conseil communal expose que leur largeur actuelle est de 2 m 50. Les 5 m 75 de dégagement à l'arrière, selon le projet, correspondent à la norme VSS 40 291 en vigueur au moment de la mise à l'enquête publique du projet. Elle a cependant été modifiée au 31 décembre 2021 (nouvelle désignation: VSS 40 291a) et prévoit désormais une largeur, à l'arrière des places de stationnement, de 6 m 50. Le conseil communal indique qu'il accepte de reculer de 75 cm la bordure délimitant le sud du futur Ecopoint, afin de tenir compte de la nouvelle norme, ce qui a été confirmé lors de l'inspection locale du 4 octobre 2022. Au cours de celle-ci, les représentants de la ville de Nyon ont encore précisé que la commune accepte de déplacer de l'autre côté du chemin d'accès le candélabre prévu à proximité de l'angle nord-est de la parcelle n° 1067, propriété de la recourante, ce qui va dans le sens des préoccupations exprimées par celle-ci. Ces modifications de peu d'importance sont opportunes et peuvent donc être apportées au projet, sans enquête publique complémentaire, en application de l'art. 111 LATC. Le 18 avril 2023, le conseil communal de Nyon a écrit qu'il accepte de modifier légèrement l'implantation des conteneurs à ordures enterrés, de

manière que ceux-ci ne soient plus implantés sur une seule ligne, mais sur deux rangées, conformément au plan suivant, établi le 10 mars 2023: Selon le conseil communal, il s'agit d'une modification de minime importance, pouvant être dispensée d'enquête publique complémentaire, et qui faciliterait l'accès des véhicules à la rampe se trouvant sur la parcelle n° 1067. Par lettre du 1^{er} mai 2023, la DGMR a confirmé, après consultation du voyer d'arrondissement, que cette modification a pour avantage de libérer le débouché de la rampe, le nouvel agencement de l'Ecopoint laissant suffisamment de largeur de circulation sur le chemin des Tines, dans un sens comme dans l'autre. Par lettre de son conseil du 2 mai 2023, la recourante n'a pas estimé que cette modification du projet était suffisante pour qu'elle puisse retirer son recours. A ce stade, la Cour de céans estime que la variante proposée par le conseil communal le 18 avril 2023, correspondant au plan du 10 mars 2023, est plus opportune que l'implantation des conteneurs telle qu'elle a été soumise à l'enquête publique en 2020. En effet, le fait de mieux regrouper les conteneurs a pour effet de libérer le débouché de la rampe et de permettre d'y accéder plus facilement, sans péjorer le reste du trafic sur le chemin des Tines, comme l'a relevé à juste titre la DGMR. Tout bien pesé, cette variante doit être privilégiée à celle consistant à aligner tous les conteneurs à ordures sur une seule rangée. Par conséquent, les décisions querellées doivent être réformées dans ce sens, une enquête publique complémentaire n'étant pas nécessaire, s'agissant d'une modification de peu d'importance, au sens de l'art. 111 LATC, allant de surcroît dans le sens d'une favorisation de l'accès à la parcelle n° 1067, sans entraver le reste du trafic. 4. Enfin, la recourante invoque la violation de l'art. 44 LRou et des normes professionnelles. a) L'art. 44 al. 1 LRou prévoit que les gabarits d'espace libre sont définis par les normes professionnelles en vigueur, soit, en l'occurrence, la norme VSS SN 640 201. Celle-ci fixe notamment la largeur minimale d'une route pour un croisement à 20 km/h dans une zone limitée à 30 km/h de 4 m 40, en tenant compte du supplément bidirectionnel. La norme précise que tout ou partie de ces marges peut être pris sur les bordures, banquettes, trottoirs, etc. Un minimum de 4 m s'applique. Dans sa réponse, le conseil communal a démontré, sans être contredit par la recourante, respecter cette exigence tout le long du chemin des Tines. S'agissant de l'application de cette norme aux places de parc perpendiculaires sur la parcelle de la recourante, l'avis technique produit par cette dernière retient que le respect de la norme est "limite". Si l'on tient compte des modifications consenties par le conseil communal dans ses dernières déterminations (recul de la bordure de 75 cm), la norme VSS, dans sa nouvelle teneur, sera respectée, de sorte que ce grief tombe à faux. 5. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être très partiellement admis, dans le sens des considérants, les décisions attaquées pouvant être confirmées pour le surplus. La recourante, qui succombe pour l'essentiel, supportera les frais de justice à concurrence de cinq sixièmes, le solde étant mis à la charge de la Commune de Nyon (art. 49 LPA-VD). L'autorité communale obtenant pour l'essentiel gain de cause avec l'assistance d'un mandataire professionnel a droit à une indemnité réduite à titre de dépens, qui sera mise à la charge de la recourante (art. 55 al. 1 et 2 LPA-VD).

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