

VD_OMNI AC.2024.0012 vom 7. November 2024

VD Tribunal cantonal, 2024-11-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2024.0012

FR: VD_OMNI AC.2024.0012 du 7 novembre 2024

IT: VD_OMNI AC.2024.0012 del 7 novembre 2024

Regeste

A. _____/Direction générale de la mobilité et des routes DGMR, B. _____ | Recours d'une municipalité contre une décision de la DGMR refusant de délivrer à un propriétaire privé l'autorisation cantonale spéciale dans le cadre d'une demande de permis de construire portant sur la création d'un accès privé donnant sur un tronçon de route cantonale en traversée de localité. La question de la qualité pour recourir de la municipalité peut demeurer ouverte, dans la mesure où le recours doit de toute manière être rejeté (consid. 1). En effet, le refus de délivrer l'autorisation spéciale est bien fondé, l'accès projeté ne répondant pas aux exigences de sécurité et de fluidité du trafic imposées par l'art. 32 al. 2 LRou et, plus généralement, aux exigences de sécurité des usagers imposées par l'art. 24 al. 1 et 2 RLATC (consid. 2). Rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité et confirmation de la décision attaquée.

Erwägungen

E. 1

LRou soumet l'aménagement d'un accès privé aux routes cantonales à autorisation du département; pour les routes communales, l'autorisation est délivrée par la municipalité. Dans la jurisprudence de la CDAP, il a été régulièrement retenu que la création d'un accès privé donnant sur une route cantonale (pour des affaires où le tronçon litigieux était situé en traversée de localité) est soumise à autorisation spéciale de la DGMR, en application de l'art. 120 al. 1 let. d LATC (AC.2020.0027 du 8 septembre 2020 consid. 4; AC.2016.0389 du 9 octobre 2018 consid. 2b; AC.2012.0182 du 23 septembre 2013 consid. 4). Dans les arrêts AC.2022.0061 du 1^{er} décembre 2022 (consid. 5) et AC.2023.0019 du 13 octobre 2023 (consid. 6), il est toutefois relevé que, selon la prise de position de la DGMR, l'autorisation de créer un nouvel accès donnant sur une route cantonale, en traversée de localité, relève en définitive de la compétence de la municipalité. Cela signifie que même si la DGMR a délivré son autorisation spéciale, la municipalité peut refuser l'accès s'il contrevient à des dispositions réglementaires. dd) Dans le cas présent, la municipalité n'a pas allégué avoir un intérêt propre digne de protection à l'admission de son recours et un tel intérêt ne se discerne pas *prima facie*. La recourante n'invoque pas non plus explicitement la violation de garanties constitutionnelles qui lui seraient reconnues, à l'instar de l'autonomie communale. Au regard de la jurisprudence rappelée plus haut, il convient toutefois de constater qu'il faut déduire du libellé des art. 3 al. 4 et 32 al. 1 LRou que les autorités cantonales et communales disposent de compétences parallèles en matière d'autorisations pour la création d'accès privés sur des routes cantonales en traversée de localité, comme dans le cas d'espèce. Cela étant, dans le cadre du rapport de synthèse CAMAC du 20 décembre 2023, la compétence de la municipalité pour se prononcer sur l'autorisation requise n'a pas été expressément réservée par la DGMR. Dans sa réponse au

recours, l'autorité intimée ne conclut cependant pas à l'irrecevabilité du recours de la municipalité. En définitive, la question de savoir si la décision prise par l'autorité intimée constitue une atteinte à l'autonomie communale fondant la qualité de la municipalité pour recourir peut demeurer indéterminée, dans la mesure où, même à supposer qu'il soit recevable, le présent recours doit de toute manière être rejeté pour les motifs développés au considérant suivant.

E. 2

a) L'art. 32 LRou soumet l'aménagement d'un accès privé aux routes cantonales à autorisation du département (al. 1) et précise que cette autorisation n'est donnée que si l'accès est indispensable pour les besoins du fonds, s'il correspond à l'usage commun de la route, en particulier s'il n'en résulte pas d'inconvénient pour la fluidité ou la sécurité du trafic, et si l'accès envisagé s'intègre à l'aménagement du territoire et à l'environnement (al. 2). Dans le cas présent, la DGMR, qui estime que l'accès projeté ne respecte pas les conditions de sécurité, peut par conséquent refuser l'autorisation spéciale requise en vertu de la disposition précitée et de l'art. 3 al. 4, dernière phrase, LRou, ainsi que de l'art. 120 al. 1 let. d LATC. La recourante ne conteste pas la compétence de l'autorité intimée pour refuser l'autorisation cantonale en cause. Elle fait en revanche valoir que cette décision négative lui apparaît inéquitable envers le constructeur, dès lors que la configuration du village de Vaultion implique que de nombreux immeubles sont situés le long de la Grand-Rue et que plusieurs habitations sont pourvues d'un garage ou d'une place de parc similaires au projet concerné. b) Il convient de prendre en considération, dans l'interprétation des exigences de l'art. 32 al. 2 LRou, la garantie constitutionnelle de la propriété. Le refus d'aménager un accès constitue une restriction à l'usage du droit de propriété garanti par la Constitution fédérale, laquelle, en vertu de l'art. 36 al. 2 et 3 Cst., doit être justifiée par un intérêt public et proportionnée au but visé (CDAP AC.2018.0403 du 26 juin 2019 consid. 2b). Selon la jurisprudence, l'art. 32 al. 2 LRou ne donne toutefois aucun droit à obtenir les accès les plus commodes de son fonds sur la voie publique (CDAP AC.2016.0217 du 28 février 2017; AC.2013.0431 du 27 janvier 2015 et les réf. cit.). On peut encore relever que les garages et places de stationnement doivent être conçus, aménagés et entretenus de manière à ne présenter aucun danger pour les usagers. C'est une exigence générale pour toutes les constructions et installations, prescrite à l'art. 24 al. 1 RLATC (CDAP AC.2023.0138 du 30 mai 2024 consid. 4c/aa; AC.2022.0301 du 17 octobre 2023 consid. 6a/aa; AC.2019.0190 du 7 avril 2020 consid. 13a). L'art. 24 al. 2 RLATC dispose en outre que les accès réservés aux véhicules sont conçus de manière à garantir une visibilité suffisante. Dans le cadre d'une demande d'autorisation de construire, le caractère suffisant d'un accès – notion englobant également les aspects liés à la sécurité des usagers – s'apprécie à la lumière de l'utilisation projetée du bien-fonds ainsi que de l'ensemble des circonstances pertinentes, en particulier locales. Dans ce contexte, les autorités communales et cantonales disposent d'une importante marge d'appréciation, en particulier quand il s'agit d'évaluer les circonstances locales (TF arrêt 1C_279/2018 du 17 décembre 2018 consid. 4.3.1 et la référence à l'arrêt 1C_147/2015 du 17 septembre 2015 consid. 6.1.1; v. aussi TF 1C_319/2021, 1C_320/2021 du 8 avril 2022 consid. 2.1; 1C_255/2017 du 24 octobre 2017 consid. 4.8; CDAP AC.2022.0301 précité consid. 6a/aa). Les autorités communales et cantonales peuvent également se fonder sur les normes édictées par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) (TF 1C_209/2022 du 25 août 2022 consid. 6.1; 1C_664/2021 du 28 juillet 2022 consid. 3.1.1). Ces normes, en soi non contraignantes, ne doivent cependant pas être appliquées de façon trop rigide et

schématique, mais de manière proportionnée et en tenant compte des circonstances locales, lesquelles peuvent justifier qu'on s'en écarte (TF 1C_158/2022 du 20 décembre 2022 consid. 3.1; 1C_319/2021, 1C_320/2021 précité consid. 2.1). La norme VSS 40 050 s'applique aux " Accès riverains ", ce par quoi il faut entendre le raccordement destiné 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, à savoir pas plus d'une quarantaine de cases ou de places de stationnement pour voiture (ch. 1 et 3). Cette norme prévoit qu'un accès riverain est assimilé à un carrefour quant aux exigences de la sécurité routière, particulièrement en ce qui concerne les distances de visibilité, et qu'on évitera d'établir des accès riverains partout où les distances minimales de visibilité selon la norme VSS 40 273 ne peuvent être garanties (ch. 5). Elle précise ce qui suit à son chiffre 6: "Les accès riverains seront aménagés de façon que les véhicules qui les empruntent dans les deux sens ne compromettent la sécurité et n'entravent la circulation ni sur les routes publiques, ni sur les pistes cyclables, ni sur les trottoirs. La géométrie des accès riverains n'est en principe basée que sur la viabilité (VSS 40 271). Pour des raisons de sécurité, la disposition et l'aménagement des accès riverains seront tels que l'entrée et la sortie des véhicules se fassent toujours en marche avant. Si exceptionnellement cela n'est pas possible pour le type A, il conviendra d'augmenter en conséquence la distance d'observation B selon la VSS 40 273 pour tenir compte des conditions de visibilité." La norme VSS 40 273a, qui a remplacé la norme VSS 40 273, intitulée " Carrefours, Conditions de visibilité dans les carrefours à niveau " – à laquelle renvoie la norme VSS 40 050 – détermine les distances de visibilité aux carrefours nécessaires en fonction de la vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires. Selon le ch. 12.2, pour un carrefour avec trottoir attenant (comme en l'espèce), cette distance doit respecter une valeur minimale de l'ordre de 15 à 50 m en fonction de l'importance des déclivités; si le trottoir est libre d'obstacle, le véhicule peut être avancé jusqu'au bord de la chaussée et son conducteur peut y observer le trafic conformément au ch. 12.1; dans ce cas, la distance de visibilité nécessaire en fonction de la vitesse d'approche des véhicules prioritaires est notamment de 50 à 70 m pour une vitesse de 50 km/h (correspondant au maximum légal autorisé en localité). Par ailleurs, le ch. 11 de cette norme recommande pour les véhicules automobiles une distance d'observation de 3 m en localité, distance qui ne devrait pas être inférieure à

E. 2.5

m. Ces valeurs s'appliquent par analogie à la distance d'observation en retrait par rapport à l'arrière du trottoir (ch. 12.2). c) En l'espèce, il n'est pas contesté que le projet litigieux consiste à aménager un accès privé ■ aujourd'hui inexistant ■ à la route cantonale depuis un espace destiné au parcage d'un véhicule automobile, à réaliser à l'intérieur du bâtiment ECA n° 397 sis sur la parcelle du constructeur. Cet accès passe par une ouverture à aménager dans la façade du bâtiment et traverse le trottoir adjacent pour déboucher sur la route. L'autorité intimée considère que les conditions de l'art. 32 al. 2 LRou ne sont pas remplies, dès lors que la configuration de l'accès projeté ne permet pas de respecter les prescriptions des normes VSS applicables. Elle retient en effet que la sortie du garage ne pourrait se faire qu'en marche arrière, ce qui va à l'encontre du ch. 6 de la norme VSS 40 050 et porte atteinte à la sécurité routière. En outre, le garage s'ouvrirait directement sur le trottoir, ce qui mettrait sérieusement en péril la sécurité des piétons. De surcroît, l'absence de visibilité pour s'engager sur la route cantonale mettrait également en danger la sécurité des piétons et des usagers de la route. Outre la norme VSS 40 050, la norme VSS 40'273a, qui donne les exigences de visibilité, n'est pas non plus respectée par le projet de

transformation. d) Au regard des circonstances locales pertinentes ressortant des pièces produites au dossier de la cause ainsi que de la configuration des lieux observable sur les images disponibles sur le site internet de l'Etat de Vaud (Guichet cartographique cantonal, consultable à l'adresse <https://www.geo.vd.ch>), il y a lieu de constater que la DGMR, autorité cantonale spécialisée, établit de manière convaincante que l'accès projeté ne répond pas aux exigences de sécurité et de fluidité du trafic imposées par l'art. 32 al. 2 LRou et, plus généralement, aux exigences de sécurité des usagers imposées par l'art. 24 al. 1 et 2 RLATC. En particulier, elle cite les normes professionnelles pertinentes et démontre que l'accès prévu n'est pas conçu de manière à garantir une visibilité suffisante. Au demeurant, la recourante ne conteste pas le bien-fondé des motifs sécuritaires retenus par l'autorité intimée. Elle se limite à invoquer l'existence d'autres situations semblables dans la commune, sans étayer plus avant ses allégations. A l'aune d'une pesée des intérêts, des considérations fondées sur le principe de l'égalité de traitement (art. 8 Cst.) ne sauraient l'emporter dans la situation d'espèce sur l'impératif de sécurité résultant de la loi. Au vu des éléments qui précèdent, le refus de l'autorité intimée de délivrer l'autorisation cantonale spéciale requise échappe à la critique.

E. 3

a) Il résulte de ces développements que le recours doit être rejeté, dans la mesure de sa recevabilité, et la décision attaquée confirmée. b) En application des art. 91 et 99 LPA-VD, le Tribunal statue sur les frais et les dépens de la cause. L'instruction et le jugement des causes en matière administrative donnent lieu à la perception d'un émolument et au recouvrement des frais qu'ils ont occasionnés, sous réserve des cas où le droit fédéral ou le droit cantonal prévoient la gratuité de la procédure (art. 1 al. 1 du tarif du 28 avril 2015 des frais judiciaires et des dépens en matière administrative [TFJDA; BLV 173.36.5.1]). Conformément à l'art. 52 al. 1 LPA-VD, en vertu duquel des frais de procédure ne peuvent pas être exigés de la Confédération et de l'Etat, il convient de renoncer à tout émolument judiciaire dans la présente cause. Il n'y a pas lieu pour le reste d'allouer de dépens, l'autorité intimée ayant procédé sans l'assistance d'un mandataire professionnel (art. 55 al. 1 LPA-VD a contrario).

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