

# **VS\_GERICHTE A1 19 78 vom 12. November 2020**

VS Kantonsgericht, 2020-11-12, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs\\_gerichte\\_A1 19 78](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs_gerichte_A1_19_78)

FR: VS\_GERICHTE A1 19 78 du 12 novembre 2020

IT: VS\_GERICHTE A1 19 78 del 12 novembre 2020

## **Regeste**

Par arrêt du 12 novembre 2020 (1C\_578/2020), le Tribunal fédéral a déclaré irrecevable le recours en matière de droit public interjeté par X\_ et Y\_ contre ce jugement. A1 19 78 ARRÊT DU 14 SEPTEMBRE 2020 Tribunal cantonal du Valais Cour de droit public Composition : Christophe Joris, président, Thomas Brunner, juge, Frédéric Fellay, juge suppléant, Patrizia Pochon, greffière, en la cause X \_\_\_\_\_ et Y \_\_\_\_\_, recourants, représentés par Maître M \_\_\_\_\_ contre CONSEIL D'ETAT DU VALAIS, autorité attaquée, CONSEIL COMMUNAL DE A \_\_\_\_\_, autre autorité, et COMMUNAUTÉ DES PROPRIÉTAIRES D'ÉTAGES DE L'IMMEUBLE « B \_\_\_\_\_ », par son administratrice, Bureau commercial C \_\_\_\_\_ SA, tiers concerné, représentée par Maître N \_\_\_\_\_ (Construction & urbanisme) recours de droit administratif contre la décision du 27 février 2019

## **Erwägungen**

### **E. 2**

Les recourants reprochent au Conseil d'Etat d'avoir « faussement ignoré l'avis favorable du service communal des routes, transports et cours d'eau » et de ne pas avoir tenu compte du fait que le chemin communal présentait une pente de 22.36 %, laquelle créait, à elle seule, une « situation particulière difficilement compatible avec les normes VSS ».

#### **E. 2.1**

Selon le principe de maxime inquisitoire, l'autorité doit constater les faits d'office, sans être limitée par les allégations et les offres de preuve des parties (art. 56 al. 1 et 17 al. 1 LPJA). Ce principe est toutefois contrebalancé par le devoir de collaboration des parties (art. 56 al. 1 et 18 al. 1 let. a LPJA), qui sont tenues de participer à la constatation des faits dans une procédure qu'elles introduisent elles-mêmes (arrêt du Tribunal fédéral 2C\_284/2019 du 16 septembre 2019 consid. 4.3 ; ACDP A1 19 102 du 6 mai 2020 consid. 4.1).

#### **E. 2.2**

En l'occurrence, le prononcé attaqué se réfère à la décision du 7 février 2017, dont la synthèse des services techniques communaux fait partie intégrante (ch. 41, dos. p. 52), si bien que la constatation des faits n'apparaît pas inexacte pour ce motif déjà. Elle ne l'est pas davantage en ce qui concerne « la situation particulière [pente de 22.36 % du chemin communal] » du présent cas étant donné que le Conseil d'Etat s'est fondé sur les préavis du SDM des 20 octobre 2017, 18 mai 2018 et 17 juillet 2018, desquels il ressort notamment que la « route communale monte selon les indications du plan à près de 21 % » et qu'initialement la pente requise sur les cinq premiers mètres n'était pas respectée, mais que ceci était « un élément moins important au vu de la pente de la route communale ». Il s'ensuit que l'autorité attaquée a pris en considération la pente du chemin « F \_\_\_\_\_ »

pour apprécier le projet envisagé. Partant, le grief tiré d'une constatation inexacte des faits (art. 78 al. 1 let. a LPJA) doit être rejeté.

### **E. 3**

mètres avant la limite de la chaussée et d'au moins 1 mètre avant celle du trottoir. Si la sécurité du trafic l'exige, ce palier sera plus long. En règle générale, la visibilité devra être complète des deux côtés à une distance de 3 mètres de la chaussée et sous un angle de 45 degrés (al. 2). Pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, l'autorité de surveillance peut prendre toute mesure utile concernant l'emplacement, le genre et l'exécution des accès le long des voies publiques à trafic de transit (al. 3). Les frais d'établissement de nouveaux accès, y compris ceux qui sont occasionnés par l'adaptation de la voie publique, l'abaissement ou le renforcement du trottoir ou de la banquette, sont à la charge du bénéficiaire de l'accès (al. 4). Cet article vise, avec les articles 166 à 213 LR, à réglementer l'utilisation des fonds bordant les routes de manière à protéger la chaussée et à assurer la sécurité de la circulation en élargissant la zone de protection des routes et en soumettant son utilisation à des conditions strictes. Une attention toute particulière a notamment été accordée aux entrées de garages qui, suivant le cas, peuvent constituer un réel danger pour la circulation (Bulletin de séances du Grand Conseil [BSGC], Session extraordinaire de janvier 1965, p. 299).

#### **E. 3.1**

Aux termes de l'article 214 LR, les accès doivent être construits et aménagés selon les exigences de la technique et les instructions de l'autorité de surveillance de la voie

- 8 - publique, de telle sorte que leur emplacement et leur utilisation ne constituent ni un danger ni une entrave importante à la circulation sur la voie publique. Ils doivent être dotés d'une fondation suffisante et, au besoin, d'un revêtement (al. 1). En règle générale, les sorties de garages sur les voies publiques ne doivent pas avoir une déclivité supérieure à 15 %. Elles devront comporter un secteur horizontal d'au moins

#### **E. 3.2**

En l'espèce, le Conseil d'Etat s'est fondé sur l'article 214 al. 1 LR et les normes VSS pour retenir que l'accès au garage envisagé constituait un danger pour la circulation. A cet égard, les recourants estiment que le respect de cette disposition, dans son ensemble, serait « désuet » et se fondent sur l'avis du SDM du 27 octobre 2017. Ce faisant, ils passent volontairement sous silence que ce service, quand bien même il a estimé que les conditions de l'article 214 al. 2 LR (pente maximale de 15 % ; secteur horizontal de 3 m avant la limite de la chaussée, respectivement d'au moins 1 m avec celle du trottoir) n'étaient plus représentatives des exigences géométriques pour des raccordements, a précisé que le projet envisagé devait être examiné à l'aune de l'article 214 al. 1 LR. Or, le projet était inadmissible sur cette base en raison notamment du non respect des conditions de visibilité, ce que les recourants ne contestent pas valablement céans. Dans ces circonstances, l'on cherche en vain l'existence d'une éventuelle violation de l'article 214 al. 1 LR, ce qui conduit au rejet du recours pour ce motif déjà.

- 9 -

### **E. 4**

Mais il y a plus. Les recourants se fondent sur le rapport établi par G \_\_\_\_\_ SA, postérieurement à la décision attaquée, pour soutenir que leur projet serait « praticable et

fonctionnel ». A les suivre, le raccord convexe de 40 mètres de rayon tel qu'envisagé respecterait la norme VSS 640 110 en garantissant une garde au sol suffisante. De plus, conformément à la norme VSS 640 050, la « pente maximale ne dépasse[rait] pas -8% dans le tronçon en question » et la construction projetée n'augmenterait « ni la circulation ni le danger sur ce chemin communal dont la largeur n'excède pas 3 mètres ». En outre, les « recommandations de la norme VSS 640 219A [seraient respectées] s'agissant du rayon extérieur de la voie de liaison », la seule partie de la rampe qui ne remplirait pas ses exigences serait la conséquence de la déclivité induite par la pente du chemin communal. Ensuite, le profil en long de la route serait en adéquation avec la norme VSS 640 110. Puis, s'agissant de la visibilité, la distance minimale prescrite par la norme VSS 640 273 serait remplie côté sud alors que, côté nord, la pose d'un miroir permettrait de remédier à un éventuel manque de visibilité. Enfin, les normes VSS n'auraient pas force obligatoire, si bien qu'il convient d'appliquer ces recommandations en fonction de la situation propre de chaque cas (cf. art. 1.4 de la norme VSS 640 303).

#### **E. 4.1**

Conformément à la norme VSS 40 110 laquelle a remplacé, le 29 février 2020, la norme VSS 640 110, le profil en long est la projection de l'axe de la route sur un plan vertical développé (élévation). Sa représentation est définie par la norme VSS 40 033 (ch. 4). Lors des changements de déclivité ( $\Delta i$ ), les tronçons à déclivité constante sont raccordés par des arcs de cercles verticaux (rayon RV) (voir figure 1). On distingue les raccordements convexes (centre du cercle au-dessous de la route) des raccordements concaves (centre du cercle au-dessus de la route) (ch. 7). Le choix des éléments du profil en long dépend de la fonction de la route, de sa configuration, du régime de vitesse et des contraintes topographiques locales. Il dépend également du tracé en situation, dont la géométrie combinée à celle du profil en long doit répondre aux conditions de sécurité et de confort [...] (ch. 8).

- 10 -

Le chiffre 17 de la norme précitée prévoit que dans les aménagements qui ne sont parcourus qu'à une vitesse réduite (accès aux propriétés, rampes de garages, etc.), les raccordements verticaux sont utilisés pour éviter que les véhicules n'entrent en contact avec le sol. Pour des changements de déclivité  $\Delta i$  (changement de déclivité [%]) supérieurs à 6 %, les rayons minimaux suivants pour les voitures de tourisme doivent être respectés : « - raccordement convexe RV (rayon de raccordement vertical [m]) au minimum = 20 m - raccordement concave RV au minimum = 40 m »

#### **E. 4.2**

En l'espèce, les recourants ont modifié à maintes reprises le projet d'accès au parking souterrain envisagé. Ainsi, une première mouture datée du 8 juin 2016 a été jointe à la demande d'autorisation de construire laquelle a été préavisée négativement le 20 octobre 2017 par le SDM en raison notamment de « ruptures de pente de l'ordre de 40 à 45 % à l'axe de la rampe » et du non respect de la pente requise sur les cinq premiers mètres, ainsi que des conditions de visibilité. Se fondant sur les nouveaux plans datés du 16 janvier 2018, le SDM a rendu, le 18 mai 2018, un second préavis négatif au motif que le profil à l'axe et le profil en amont ne convenaient pas. Pour ces deux cas, « une insertion du rayon minimal de 20 m exigé par les normes VSS n'[était] pas possible compte tenu des longueurs de raccordement trop courtes, même en prenant en compte un dévers favorable de la route

communale ». Le 20 juin 2018, les recourants ont encore déposé un nouveau jeu de plans datés des 15 et 18 juin 2018. Se fondant sur ceux-ci, le SDM a retenu, le 17 juillet 2018, que « les pentes projetées ne respect[ai]ent toujours pas les normes VSS » et que « [l]es niveaux mentionnés ne correspond[ai]ent pas à ceux qu'on devait avoir avec un rayon de 20 m » si bien qu'il a préavisé négativement le

- 11 - projet. Le 2 août 2018, les époux X-Y \_\_\_\_\_ ont contesté le bien-fondé de cette analyse en joignant à leur courrier un plan du 15 juin 2018, lequel comportait une « nouvelle indication » datée du 27 juillet 2018 mettant selon eux en exergue une « représentation graphique différente et comport[a]nt uniquement, à une plus grande échelle, des indications complémentaires au projet déposé [...] ». Le 3 mars 2020, le SDM a, d'une part, confirmé que « les plans datés du 15 et 18 juin 2018 [n'étaient] pas conformes, le profil amont ne respectant pas les valeurs normatives » et que « le dessin d'un rayon de 20m passant largement au-dessus des cotes de projet montr[ait] bien que le profil dessiné par le projecteur ne respect[ait] pas [lesdites] valeurs » et, d'autre part, préavisé favorablement le projet en se basant exclusivement sur « les profils en long dessinés sur le document du 27 juillet 2018 » dont il n'avait pas eu connaissance au préalable. Or, il ressort de ce document que, contrairement à ce que soutiennent les recourants, celui-ci ne comporte pas uniquement des « indications complémentaires », mais diverge largement des plans du 15 juin 2018 vu que les altitudes au rupture des pentes indiquées sur les profils en longs diffèrent entre les deux documents. En outre, les niveaux dessinés sur les profils en long sur le document du 27 juillet 2018 ne correspondent pas à ceux mentionnés en vue en plan sur le même document (profil amont : 1593.63, 1594.20, 1594.31, 1594.10, 1593.79, 1593.10, 1592.60 contre 1593.63, 1594.20, 1593.93, 1593.75, 1593.10 ; profil aval : 1593.31, 1593.53, 1593.72, 1593.67, 1593.59, 1593.10, 1592.60 contre 1593.31, 1593.70, 1593.84, 1593.67, 1593.59, 1593.10, 1592.60), ce qui conduit à une déclivité différente du tronçon. Les profils en long dessinés sur le plan du 27 juillet 2018 ne correspondent ainsi pas aux pentes transversales figurant sur les coupes de devers du même plan. Dans ces circonstances, l'on ne peut suivre les recourants lorsqu'ils soutiennent que l'exigence d'un rayon minimal  $RV = 20$  pour des raccordements convexes serait remplie, l'analyse des plans des 15 et 18 juin 2018 permettant d'en inférer le contraire. Ainsi, quand bien même les normes VSS ne sauraient faire office de loi ou d'ordonnance, il n'en demeure pas moins que le Conseil d'Etat pouvait s'y référer pour nier l'existence d'un accès satisfaisant à la voie publique et censurer le projet sous l'angle de l'article 214 al. 1 LR. Les recourants ne sauraient valablement le contester puisqu'ils se basent essentiellement sur le rapport technique établi par G \_\_\_\_\_ SA, lequel renvoie largement à ces normes, pour justifier l'admissibilité de l'accès. Cela étant, il n'y a pas lieu de s'écarter des valeurs ressortant des plans et profils en long des 15 et 18 juin 2018, lesquelles coïncident avec celles figurants au niveau

- 12 - mentionné en plan sur le document du 27 juillet 2018 et dont les recourants s'accordent à dire qu'ils constituent le fondement de leur projet. Les recourants échouent ainsi à démontrer que leur projet respecte les prescriptions pertinentes des normes VSS et que sa censure par le Conseil d'Etat, sous l'angle de l'article 214 LR, était illégale. La prise de position du SDM du 3 mars 2020 ne change rien à cet égard. En effet, ce service ne pouvait se contenter des « profils en long dessinés sur le document du 27 juillet 2018 » pour préavisé favorablement le projet tout en retenant que « les plans datés du 15 et 18 juin 2018 [n'étaient] pas conformes, le profil amont ne respectant pas les valeurs normatives » et que « le dessin d'un rayon de 20m passant largement au-dessus des cotes de projet montr[ait]

bien que le profil dessiné par le projecteur ne respect[ait] pas [lesdites] valeurs ». A cela s'ajoute que ce nouveau préavis se heurte, sans la moindre justification, à la prise de position antérieure de ce service, selon laquelle le projet envisagé ne remplissait également pas les conditions de visibilité. Il incombait dès lors au SDM de s'assurer que ces exigences étaient remplies avant de préaviser favorablement le projet, ce qu'il s'est abstenu de faire. Cela étant, il ressort du dossier que l'accès envisagé ne satisfait pas auxdites conditions pour les motifs qui vont suivre. 5.1 La norme VSS 640 273, remplacée, le 31 mars 2019, par la norme VSS 40 273a, définit les dimensions du champ de vision dans les carrefours pour permettre aux véhicules sans priorité de croiser le trafic prioritaire ou de s'y insérer (ch. 2). Les conditions de visibilité dans les carrefours sans piste cyclable y sont énumérées comme suit (figure 1 VSS 40 273a) :

- 13 -

Selon le ch. 12.1, les distances de visibilité A aux carrefours, applicables aux véhicules automobiles, sont définies par les domaines de valeurs données au tableau ci-après :

5.2 In casu, il apparaît que le raccordement projeté est orienté vers le sud. Dans la mesure où il n'est pas contesté que la vitesse d'approche des véhicules empruntant le chemin communal se situe à 30 km/h, la distance de visibilité A aux carrefours doit être comprise entre 20 et 35 m, ce qui, au vu des plans déposés en cause n'est pas réalisé. Toutefois, même dans l'hypothèse favorable où une vitesse de circulation de 20 km/h devait être retenue en raison du gabarit et de la pente de la route (cf. rapport G \_\_\_\_\_ SA), ce qui permettrait de réduire la distance de visibilité à une mesure

- 14 - comprise entre 10 et 20 m, il ressort du dossier et des plans versés en cause que les automobilistes sortant du garage souterrain ne disposeraient toujours pas d'une visibilité suffisante en amont, compte tenu du mur situé à l'est de la sortie, lequel constitue un obstacle indéniable de nature à masquer un véhicule ou un deux roues léger descendant le chemin communal. A cet égard, il paraît peu vraisemblable que la simple pose d'un miroir permettrait de pallier à ce problème. En effet, l'aval du/des propriétaire(s) du bien-fonds sur lequel celui-ci devrait être érigé ne figure pas au dossier. De plus, la norme VSS 40 273a préconise la mise en place d'un miroir « qu'en dernier recours » et proscriit même celui-ci pour de nouvelles constructions (ch. 13.2), ce dont les recourants ne soufflent mot. Cette solution n'est dès lors pas viable pour ce motif déjà. A cela s'ajoute qu'il ressort du rapport G \_\_\_\_\_ SA – sur lequel se fonde essentiellement les recourants – que le gabarit du chemin communal ne permet pas le croisement de véhicules et que la forte déclivité du tronçon situé en amont du raccordement constitue des « situations accidentogènes importantes », ce qui renforce la nécessité d'une visibilité suffisante tant à l'aval qu'en amont de la sortie du garage. Par ailleurs, les auteurs de ce rapport recommandent au conseil communal, « pour des questions de sécurité du trafic et des piétons [...] d'analyser les possibilités de mettre le tronçon en amont de l'accès projeté en sens unique montant, voire de l'interdire au trafic motorisé pour garantir la sécurité de la mobilité douce ». Ces éléments démontrent également que la conception envisagée n'est pas satisfaisante, car elle crée un danger pour la circulation. Il s'ensuit que le projet déposé ne saurait être autorisé en l'état compte tenu de son impact sur la sécurité du trafic et des usagers, intérêt qui prime celui, économique, des recourants à ériger un immeuble sur la parcelle n° 996, d'autant plus qu'ils n'ont pas démontré qu'une modification de la rampe d'accès permettant de respecter les impératifs sécuritaires routiers serait impossible. Ces considérations matérialisent une violation des exigences sécuritaires posées par l'article 214

al. 1 LR. 6.1 Au vu de ce qui précède, le recours doit être rejeté (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA) sans qu'il n'y ait lieu d'analyser si les réquisits des autres normes invoquées (VSS 640 050 modifiée le 31 août 2019 par la norme VSS 40 050 ; VSS 640 291a remplacée le 31 mars 2019 par la norme VSS 40 291a), non litigieuses céans, sont remplies. 6.2 X \_\_\_\_\_ et Y \_\_\_\_\_ supporteront, solidairement entre eux, les frais de justice (art. 88 al. 2 et 89 al. 1 LPJA), sans allocation de dépens (art. 91 al. 1 a contrario LPJA). Ils verseront, en outre, solidairement entre eux, des dépens à la CPPE « B \_\_\_\_\_ » qui en a expressément requis (art. 91 al. 1 LPJA).

- 15 - 6.3 Vu les critères et limites des articles 13 al. 1 et 25 de la loi du 11 février 2009 fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives (LTar; RS/VS 173.8) et, en particulier, les principes de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations, l'émolument de justice, qui comprend les frais de chancellerie (art. 3 al. 3 et 11 LTar), est fixé à 2 000 francs. 6.4 Les dépens dus par X \_\_\_\_\_ et Y \_\_\_\_\_ à la CPPE « B \_\_\_\_\_ » sont fixés à 2 500 fr. (TVA comprise ; art. 4, 27 et 39 LTar). En sus de l'indemnisation des débours de cette partie, fixés forfaitairement à 100 fr. (pour les frais de copies [50 cts par page : ATF 118 Ib 349 consid. 5] et de port [selon le tarif postal ; cf. à ce sujet, RVJ 2002 p. 315]), ce montant tient compte de l'activité déployée par le mandataire du recourant, qui a consisté essentiellement en la prise de connaissance du dossier, et en la rédaction d'une réplique de 16 pages et d'une détermination de 6 pages.

- 16 -

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