

# **NE\_GERICHTE TA.2004.315 vom 27. Oktober 2005**

NE Tribunal cantonal, 2005-10-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_TA.2004.315](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_TA.2004.315)

FR: NE\_GERICHTE TA.2004.315 du 27 octobre 2005

IT: NE\_GERICHTE TA.2004.315 del 27 ottobre 2005

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable.

### **E. 2**

a) Une autorisation de construire n'est délivrée que si la construction ou l'installation est conforme à l'affectation de la zone et si le terrain est équipé ( art.22 al.2 LAT ). Un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées ( art.19 al.1 LAT ). Cette disposition est directement applicable et les cantons ne peuvent pas définir différemment la notion d'équipement. Ils ne peuvent donc pas prévoir d'autres exigences pour que la condition de l'article 22 al.2 LAT soit remplie. Règle de principe, l'article 19 al.1 contient des notions juridiques indéterminées, qu'il appartient au droit cantonal et à la jurisprudence d'interpréter et de concrétiser. La LAT n'indique pas, notamment, à quelles conditions les voies d'accès et les conduites sont adaptées ou suffisantes ( ATF 123 II 350 cons.5b; Jomini , Commentaire LAT, 1999, art.19, no 10). L'équipement est une notion de droit fédéral qui a la même portée tant à l'article 19 LAT qu'à l'article 24 LPE et à l'article 4 de la loi fédérale du 4 octobre 1974 encourageant la construction et l'accession à la propriété de logement ( ATF 117 Ib 308 cons.4a). La loi n'impose pas de voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une route puisse accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert, une fois celle-ci entièrement construite selon les règles du plan d'affectation, qu'elle n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs et que l'accès des services de secours soit garanti (RVJ 2004, p.65; Jomini , op.cit., nos 19, 20). Ainsi, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (RDAF 1999 I, p.222 cons.2d; RJN 2001, p.269 , 1990, p.187). Les notions de commodité et de sécurité d'un accès doivent être examinées au regard des normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS) qui définissent entre autres la charge admissible et la capacité d'une route (normes SN 641 145) ainsi que les mesures de modération du trafic à prendre le cas échéant (normes SN 640 280 à 640 285; RDAF 1993, p.192 cons.2b). Les voies d'accès comprennent également la route ou le chemin publics qui doivent nécessairement être empruntés pour parvenir à la parcelle considérée (RDAF 1992, p.211). b) Ces différents principes sont repris dans la législation

cantonale. L'article 109 LCAT oblige la commune à équiper la zone d'urbanisation, notamment en voies d'accès (al.1) et subordonne la construction de tout bâtiment à la réalisation de ces équipements (al.3). L'article 69 RELCAT précise que les voies d'accès doivent tenir compte, notamment, de la sécurité de tous les usagers. Quant à l'article 70 RELCAT, il définit la largeur des chaussées, en réservant au surplus l'application des normes édictées par l'Union des professionnels suisses de la route. Enfin l'article 9 LConstr rappelle que compte tenu de l'importance des constructions et installations, les accès à la voie publique doivent garantir la sécurité des piétons et celle de la circulation routière, ainsi que l'intervention des services publics. c) Dans la pratique, il a été jugé qu'un passage d'une largeur de 3 mètres n'était pas suffisant pour desservir sept immeubles locatifs comprenant 137 appartements (RJN 5 III 530); qu'un chemin privé en terre battue de 3,50 mètres, conduisant à quatre villas, n'était pas suffisant pour desservir une nouvelle construction de 8 logements en particulier en raison de sa configuration (angle droit par rapport à la voie publique) qui exigeait des manœuvres de la part des véhicules lourds des services publics qui s'y engageaient (RJN 1990, p.185); qu'un chemin d'une longueur de 190 mètres, d'une largeur de 2,80 mètres au maximum, escarpé et en devers dans un coteau très raide n'était pas suffisant pour absorber un surcroît de trafic de 14 places de stationnement (RDAF 1992, p.211); qu'une route collectrice d'une largeur de 4-5 mètres dépourvue de trottoir, sur laquelle 1'100 véhicules passent quotidiennement, n'était pas en mesure d'absorber de façon satisfaisante le trafic supplémentaire qu'engendrerait le lotissement projeté de 27 unités d'habitation ( RJN 2001, p.266 ); qu'un chemin d'une longueur de 245 mètres ouvert à l'usage commun, en particulier aux véhicules agricoles et aux promeneurs, était suffisant pour assurer la desserte d'un quartier d'habitation d'environ 10'000 m<sup>2</sup> en cours d'aménagement, en dépit d'une largeur de 3,30 mètres et d'un revêtement usagé à mesure que les bas-cotés peuvent servir au croisement (ATF non publié du 30.09.2003 [ 1P.375/2003 ]) confirmant l'arrêt du 12.05.2003 publié à la RVJ 2004, p.63).

### **E. 3**

A la lumière de cette jurisprudence, il n'est pas arbitraire de retenir que le chemin Y. d'une largeur de 3,50 mètres sur une longueur de 130 mètres est suffisant pour absorber le trafic supplémentaire induit par les constructions projetées, sans mettre en péril la sécurité des piétons et des automobilistes et sans entraver l'accès aux véhicules de secours. D'une part, à l'occasion d'une visite des lieux, le 9 juin 2004, il a été constaté que si la largeur du chemin Y. ne permettait pas à deux véhicules de se croiser, l'un devant nécessairement reculer pour se ranger sur une parcelle privée, son tracé était rectiligne et disposait d'une bonne visibilité, si bien qu'un automobiliste était en mesure de voir si un véhicule était déjà engagé sur le chemin avant de l'emprunter. Il a également été relevé que le tronçon était limité à 30 km/h, qu'il était bordé de murs de vigne et qu'il disposait à chacune de ces extrémités d'un espace suffisant pour croiser. En ce qui concerne le passage desservant, notamment, la propriété du recourant et qui débouche à angle droit sur la partie basse du chemin Y., il est apparu que ses usagers disposaient d'un miroir permettant d'apercevoir les véhicules venant de la droite, de sorte que le surcroît de trafic ne devrait pas rendre l'engagement sur ce chemin plus malaisé. D'autre part, sur la base des données de l'estimation cadastrale, il est admis que le chemin Y. dessert actuellement 22 logements. En comptant les 8 logements qui sont l'objet de la demande de permis de construire sur les parcelles 2583 et 2676, ainsi que 5 logements qui pourraient encore voir le jour sur deux parcelles adjacentes (2584 et 2513) selon l'estimation du service de l'aménagement du territoire, c'est au maximum 35 logements que le chemin Y. devraient desservir. Certes, selon les normes VSS, le type "chemin d'accès" –

qui caractérise le chemin Y. – dessert des petites zones habitées jusqu'à 30 unités de logement (SN 640 045). A juste titre, le service des ponts et chaussées a considéré que tel était le cas du chemin en cause à mesure que sur les 22 unités de logement existant qu'il dessert, les propriétaires de 6 habitations, dont le recourant, ne l'empruntent que sur une très courte distance. Il apparaît en effet que pour quitter ou accéder aux maisons situées au bas du chemin Y., leurs propriétaires ne parcourent celui-ci que sur une vingtaine de mètres (D.10a/70 : plan à l'échelle 1:2000). Quant aux craintes du recourant en cas de mauvais temps (pluie, neige, brouillard), elle ne sont pas fondées. De fait, le respect des règles habituelles de circulation, notamment l'adaptation de la vitesse (déjà réduite à 30 km/h sur ce tronçon) aux conditions de visibilité et à l'état de la chaussée, devrait pouvoir garantir une sécurité suffisante aux usagers.

#### **E. 4**

Il s'ensuit que si la fréquentation du chemin Y. augmentera légèrement, celui-ci répond en l'état aux exigences de l'article 19 LAT qui ne commande qu'un accès suffisant et non pas une desserte optimale. Mal fondé, le recours doit ainsi être rejeté. Le Tribunal administratif ayant été en mesure de se prononcer en l'état du dossier, il n'est pas nécessaire d'administrer d'autres moyens de preuve.

#### **E. 5**

Succombant, P. supportera les frais de la cause (art.47 al.1 LPJA ) et il ne peut prétendre l'octroi d'une indemnité de dépens (art.48 al.1 LPJA a contrario). Une telle indemnité sera en revanche allouée à F. SA, qui procède avec l'aide d'un mandataire professionnel (art.48 LPJA ).

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