

## **VD\_OMNI AC.1992.0133 vom 22. März 1993**

VD Tribunal cantonal, 1993-03-22, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.1992.0133](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1992.0133)

FR: VD\_OMNI AC.1992.0133 du 22 mars 1993

IT: VD\_OMNI AC.1992.0133 del 22 marzo 1993

### **Regeste**

SI CAVUAZ SA c. Ollon | Recours partiellement admis. Accès suffisant pour un projet de trois immeubles locatifs à Villars avec garage souterrain sur la parcelle.

### **Erwägungen**

#### **E. 21**

juillet 1992, pour le motif que ce dernier n'était pas manifestement tardif; au surplus, il n'est pas évident que celui-ci soit compétent pour accueillir seul (et non pour la rejeter), par une décision liant le tribunal, une demande de restitution de délai. b) La recourante, lors du dépôt de son dernier recours, a admis qu'il était tardif et elle a demandé en conséquence la restitution du délai pour déposer un tel acte. La restitution de délai ne saurait cependant entrer en considération que si la décision attaquée a été valablement notifiée. Or, cette décision a été communiquée en date du 7 juillet 1992, adressée sous pli recommandé au bureau d'architecture Exartec SA, mais cette lettre indique la voie de recours à la CCRC (avec référence à l'art. 20 LATC) et omet toute précision s'agissant du délai de recours. Par lettre du 10 juillet 1992, la municipalité, à nouveau sous pli recommandé, a corrigé son erreur en indiquant que le recours devait être formé auprès du Tribunal administratif, conformément aux dispositions de l'art. 31 LJPA, mais à nouveau sans mentionner le délai de recours. L'art. 115 al. 2 LATC, quant à lui, exige pourtant expressément que la décision de refus de permis de construire " précise ... la voie, le mode et le délai de recours ". Force est ainsi de constater qu'en l'espèce la notification du 7, même complétée le 10 juillet était irrégulière. Selon un principe général (exprimé par les art. 107 al. 3 OJF et 38 LPA), une notification irrégulière ne doit pas entraîner de préjudice pour les parties, pour autant que celles-ci agissent conformément au principe de la bonne foi (sur ces points, v. de manière générale Poudret/Sandoz, Commentaire de la loi fédérale d'organisation judiciaire, no 1.5 et 1.6 ad art. 32 OJF; André Grisel, Traité de droit administratif suisse, p. 873 ss). En l'occurrence, la recourante eût été fondée, si la communication du 10 juillet 1992 avait comporté l'indication du délai de recours de dix jours, à admettre que ce délai partait de la réception de cette lettre (dans ce sens, Grisel, op. cit., p. 875); il n'y a pas de raison d'être plus rigoureux en l'espèce, alors même que la correction apportée le 10 juillet 1992 ne portait que sur l'autorité compétente pour connaître du recours, la violation de l'art. 115 al. 2 LATC perdurant au surplus sur la question du délai de recours. Le recours déposé le 21 juillet 1992, soit dans le délai de dix jours courant dès la réception de la lettre du 10 juillet précédent par Exartec SA, a ainsi été formé en temps utile; la demande de restitution de délai devient ainsi sans objet. 2. La municipalité a refusé de délivrer les permis de construire nécessaires à la réalisation de l'un ou l'autre des projets mis à l'enquête publique par la recourante, en raison de l'insuffisance de l'accès aux bien-fonds concernés. Se fondant notamment sur deux arrêts de la Commission cantonale de recours en matière de

police des constructions (ci-après la commission), l'autorité intimée a considéré que la capacité actuelle du chemin de Cavuaz, en dépit des diverses améliorations apportées par la recourante, serait proche de la saturation. En effet, dans un premier arrêt, la commission avait examiné la capacité du chemin de Cavuaz en tenant compte exclusivement de l'assiette de la servitude de passage et avait rejeté un projet de dix-huit logements supplémentaires qui, selon elle, aurait engendré un accroissement de trafic intolérable sur un chemin de trois cent mètres de long ne permettant théoriquement pas le croisement de deux véhicules légers (CCRC n°3431, P. Guilloud-Perret et crts c/ Ollon, du 21 juin 1978). Dans un second arrêt, la commission avait admis un projet de neuf appartements et avait tenu compte de la largeur réelle de la voie d'accès ainsi que des améliorations futures qui y seraient apportées (CCRC n° 4382, SI de Villars SA c/ Ollon, du 13 février 1984). Selon la municipalité, seul un projet portant sur un nombre de logements compris entre 9 et 18 serait acceptable au vu de cette jurisprudence. De son côté, la recourante conteste cette appréciation. Elle s'appuie pour cela sur une expertise d'accessibilité effectuée en décembre 1991 par Transitec Ingénieurs-Conseils SA et fait valoir que depuis les prononcés précités divers travaux ont été réalisés de manière à augmenter la capacité de l'accès à leurs parcelles. En outre, elle produit divers actes passés avec des propriétaires riverains du chemin de Cavuaz et exprime sa volonté de poursuivre son élargissement. a) Selon les art. 22 al. 2 lit. b LAT et 104 al. 3 LATC, l'autorité compétente ne peut délivrer une autorisation de construire que si le terrain est équipé ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. Un terrain est réputé équipé, notamment lorsqu'il est desservi de manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès (art. 19 LAT). Ni le droit fédéral, ni le droit cantonal ne définissent ce qu'il faut entendre par voie d'accès adaptée à l'utilisation prévue du bien-fonds. Cette notion a essentiellement été développée par la jurisprudence cantonale. Il résulte en substance de celle-ci que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs (voir prononcés CCRC nos 3431, 21 juin 1978, P. Gilloud-Perret et crts c/ Ollon; 4382, 17 février 1982, M. Huguet et crts c/ Ollon). 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 (voir Droit vaudois de la construction, Payot Lausanne, 1987, note 1.1.2 ad art. 49 LATC). Ne répond pas à cette exigence un accès qui créerait un débouché dangereux sur la voie publique aussi bien pour les usagers privés que pour le trafic en général (TA AC 92/050, du 2 février 1993; RDAF 1977, 184). En outre, 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 (ci-après normes VSS) qui définissent entre autres la charge admissible et la capacité d'une route (SNV 641'145) ainsi que les mesures de modération de trafic à prendre le cas échéant (SN 640'280 à 640'285). Il s'agit là en effet de critères d'appréciation important sur la base desquels le tribunal a jugé, dans un arrêt récent, qu'un accès demeurerait suffisant lorsque sa capacité selon ces normes n'était pas dépassée par la charge de trafic globale, une fois pris en compte l'accroissement de

circulation engendrée tant par la réalisation que par l'utilisation du bâtiment projeté (TA AC 7519, du 6 janvier 1993). b) Le chemin de Cavuaz est affecté exclusivement à la desserte des quelques trente logements riverains. Il répond donc aux caractéristiques d'une rue résidentielle au sens des normes VSS (SN 640'280). Le trafic maximum qui peut y être admis, sans créer d'inconvénients intolérables pour les riverains et les piétons tout en offrant des conditions de circulation acceptable (charge admissible), est de 100 véhicules par heure (SN 640'280, tableau 1 p. 2). Cette valeur est indicative, elle doit être nuancée en fonction notamment de la largeur des voies de circulation (SNV 641'145). En termes de modération de trafic, la présence de rétrécissements latéraux constitue autant d'obstacles susceptibles d'augmenter la sécurité des usagers en général et des piétons en particulier. Ils devraient être précédés d'une aire d'évitement de 30 à 50 m<sup>2</sup> et leur longueur ne devrait pas excéder 30 mètres. (SN 640'283, tableau 3 p. 5). Une fois encore, il s'agit là de valeurs indicatives qui doivent être adaptées aux circonstances locales. La charge admissible du chemin de Cavuaz, sur la base des normes VSS pourrait être, en présence de conditions topiques, de 100 véhicules par heure au maximum. Ce chiffre doit cependant être nuancé par les constatations effectuées par le tribunal lors de sa visite des lieux ainsi que par certains éléments propres au type d'utilisation des logements existants et projetés. Dans son ensemble, le chemin de Cavuaz présente un tracé rectiligne et offre une bonne visibilité. Son débouché sur la route cantonale n'est cependant pas suffisamment large pour permettre à un véhicule de s'y engager tant qu'un autre usager se trouve en position de le quitter; la sécurité à cet endroit est de plus compromise par le manque de visibilité sur la gauche et par la présence de la voie ferrée qui passe de ce côté-ci de la chaussée. Après un tronçon de près de 50 mètres de long et d'une largeur moyenne de 4,50 mètres, sur lequel deux véhicules légers peuvent se croiser, débute un rétrécissement important, long de 55 mètres, où seule une circulation alternée est possible. Une aire de dégagement a été aménagée en aval. Au delà, sa partie supérieure, large de 5,50 mètres ne pose en revanche aucun problème de croisement. Enfin, dès le portail de la parcelle 3'173, l'accès n'est pas mis en cause tant en raison de sa largeur, jugée suffisante, que du nombre réduit de véhicules qui peuvent l'emprunter (Cf. CCRC n° 4382 déjà cité). En raison de sa configuration, le chemin de Cavuaz possède ainsi une capacité réduite par rapport à celle que prévoient les normes VSS précitées. La charge admissible doit être diminuée d'autant. Le volume de trafic d'une rue résidentielle se calcule en fonction du nombre d'unités de logement desservies. En moyenne, il faut compter quatre mouvements par jour et par logement (chiffre avancé par Transitec et confirmé par l'assesseur spécialisé du tribunal). Dans des conditions normales, les heures de pointe (début et fin de journée) représentent chacune environ 10 % du volume de trafic total. Dans le cas particulier, cette concentration risque d'être aggravée en période de haute saison touristique dans la mesure où l'on peut s'attendre à ce que les résidents du quartier rentrent du ski à peu près dans les mêmes horaires. Ainsi, de l'avis de l'assesseur spécialisé du tribunal, les deux heures de la fin de l'après-midi pourraient représenter un volume global de trafic correspondant au nombre de logements desservis, majoré de 10 mouvements par heure afin de tenir compte d'éventuelles allées et venues supplémentaires. Ces spécificités prises en compte, il est possible d'évaluer globalement l'impact qu'aura l'un ou l'autre des projets présenté par la recourante, sachant qu'actuellement l'accès en cause dessert une trentaine de logements. c) La première variante (4 chalets et 50 logements pour un garage souterrain de 51 places sur la parcelle 10'486) augmenterait d'environ 200 mouvements par jour le volume de trafic quotidien (50 x 4) et porterait à 50 véhicules par heure la charge aux heures de pointe en période de haute saison touristique (80 mouvements

répartis sur deux heures et majorés de 10 mouvements par heure). Au terme d'une appréciation globale des circonstances, il apparaît que cette première variante conduirait à une situation proche de la saturation. La fluidité du trafic au débouché ne serait plus assurée dans ces moments-là, ce qui poserait d'importants problèmes de sécurité sur la route cantonale; de plus, il est prévisible que le même genre de difficultés se rencontreraient en aval du rétrécissement. Dans ces conditions, force est de considérer qu'un projet de 50 logements ne disposerait pas d'un accès suffisant et constituerait une charge trop lourde pour la capacité actuelle du chemin de Cavuaz. La dernière variante (3 chalets et 30 logements avec un garage de 20 places couvertes et 12 places de stationnement extérieures sur la parcelle 10'485), apparaît en revanche plus adaptée aux conditions d'accès. Elle porterait la charge de trafic à un maximum de 40 véhicules par heure et ce, compte tenu d'une situation extrême au cours de la haute saison touristique (60 mouvements répartis sur les deux heures de pointe, majoré de 10 mouvement par heure). Certes, le niveau de confort de circulation sur le chemin sera notablement amoindri; il se maintiendra toutefois dans des proportions admissibles et, pour peu que la municipalité prenne quelques mesures de sécurité (pose d'un panneau empêchant le stationnement sur l'aire d'évitement, rehaussement du panneau "danger" au débouché afin d'améliorer la visibilité et favoriser l'accès au chemin), les inconvénients craints par les riverains ne devraient pas constituer une gêne importante. Il leur incombera dans cette optique d'assurer un déneigement régulier. Par ailleurs, en ce qui concerne le titre juridique au bénéfice duquel la voie d'accès a été aménagée, le tribunal relève qu'il conviendrait que la recourante procède dans les plus brefs délais à la modification de la largeur de la servitude de passage inscrite au registre foncier, de façon à ce qu'elle coïncide avec les améliorations apportées au chemin de Cavuaz. Sous cette réserve, les parcelles 10'485 et 10'486 disposent d'un accès suffisant pour un projet de trente logements. Reste à examiner la question des places de parc et de la réglementarité des solutions envisagée par la recourante. c) La constructrice a également présenté deux autres variantes postulant l'aménagement d'une partie des places de parc destinées aux futurs résidents des chalets projetés dans le garage Miclivier-Finger S.A., sis au bas du chemin de Cavuaz. On verra que le refus de cette solution par la municipalité (consid. 3 ci-après) est fondé, de sorte que le tribunal peut se dispenser d'examiner si le trafic généré par le projet dans le cadre de ces variantes pourrait ou non être absorbé par la voie d'accès. d) Par ailleurs, le tribunal ne saurait prendre en considération les engagements produits par la recourante au cours de l'instruction concernant d'éventuelles futures améliorations du chemin de Cavuaz. En effet, ces projets n'apparaissent pas suffisamment concrets et leur réalisation est trop incertaine, en l'état, pour que le tribunal puisse en tenir compte dans son examen du caractère suffisant de l'accès par le chemin de Cavuaz, par exemple pour la première variante comportant 50 logements (cf dans ce sens CCRC n° 3285, Association Sauver Lavaux et crts c. Cully, du 22 juin 1977, RDAF 1978 p. 420). 3.

L'obligation faite à un propriétaire d'aménager des places de stationnement, lors de constructions nouvelles ou de transformations, trouve sa base légale à l'art. 47 lit. g LATC. Cette disposition permet aux communes de fixer dans leurs plans et règlements d'affectation les prescriptions concernant la création de garages et de places de stationnement, ainsi que la perception de contributions compensatoires destinées aux frais d'aménagement de places de stationnement à défaut de terrain privé disponible (voir à ce sujet ATF 97 I 792). Sur le plan communal, le siège de la matière se trouve à l'art. 73 ECVA qui dispose que: "La Municipalité fixe le nombre de places privées de stationnement ou de garages pour voitures qui doivent être aménagés par les propriétaires, à leurs frais et sur fonds privés. Il est

notamment exigé une place de stationnement ou un garage par logement. Pour d'autres constructions, elle détermine ce nombre selon les normes de l'Union Suisse des Professionnels de la Route (USPR), proportionnellement à l'importance et à la destination des nouvelles constructions. Ces emplacements de stationnement et garages sont fixés en retrait des limites de constructions. Cependant, la Municipalité peut autoriser à bien plaisir des places de stationnement à l'intérieur des alignements pour autant qu'elles ne gênent pas la circulation et fassent l'objet de conventions. Le nombre de garages doit être au moins égal à celui des places de stationnement. Lorsque le propriétaire se trouve dans l'impossibilité d'aménager sur son fonds tout ou partie des places imposées, la Municipalité peut l'exonérer totalement ou partiellement de cette obligation moyennant le versement d'une contribution compensatoire d'un montant de Fr. 2'500.- (deux mille cinq cents francs) par place manquante. ..." En l'espèce, seule est litigieuse la question de savoir si la municipalité est habilitée, sur la base de cette disposition, à exiger l'aménagement de la totalité des places de stationnement destinées à l'usage des résidents des chalets projetés sur le bien-fonds de la recourante ou, à tout le moins, à proximité des bâtiments en question, ou encore si cette dernière peut envisager une autre solution telle que la réalisation d'un garage au bas du chemin de Cavuaz. Il n'est en effet pas contesté que l'une ou l'autre des variantes proposées par la recourante satisfasse, pour le reste, à cette disposition, notamment en ce qui concerne le nombre de places exigibles. La municipalité s'oppose toutefois à la réalisation de ces variantes en faisant valoir que la distance qui séparerait les places de parc du bâtiment auxquelles elles seraient rattachées constituerait une violation sinon de la lettre, du moins de l'esprit de l'art. 73 ECVA. Bien qu'une interprétation littérale de cette disposition n'exclue pas, dans son principe, la possibilité d'aménager des places de parc sur un fonds distinct de celui qui supporte le bâtiment auquel elles seront destinées, il importe néanmoins, à défaut de quoi le but de la norme ne pourrait pas être atteint, que l'emplacement prévu pour le stationnement des véhicules des résidents d'un immeuble soit à même de répondre concrètement à leurs besoins. Dans le cas contraire, il est probable que l'on se trouvera rapidement en présence de phénomènes de parcage sauvage, ce qui, à l'évidence, va à l'encontre de la volonté du législateur communal. A cet égard, les variantes prévoyant qu'une partie importante des places de stationnement serait située à près de 500 mètres des chalets projetés n'apparaît, pour le moins, pas satisfaisante. C'est donc à bon droit que la municipalité a considéré qu'elles étaient contraires à l'art. 73 ECVA.

4. Dans ses décisions des 24 et 25 avril 1991, la municipalité réservait l'octroi de l'autorisation de construire le chalet "A", à la présentation d'un rapport géotechnique plus complet que celui qui figurait dans le dossier d'enquête. Par ailleurs, au cours de l'audience, l'accès à ce chalet a soulevé diverses questions notamment en raison de l'importance de la pente sur laquelle serait aménagé le chemin qui le relierait au garage "B". Dès lors que seul le projet de trois chalets peut être admis au regard de la capacité du chemin de Cavuaz et que cette variante ne prévoit plus la réalisation d'un bâtiment sur cette partie de la parcelle n° 10'486, point n'est besoin de trancher ces points. Au surplus, la municipalité, dans ses décisions du 31 mars 1992, n'a pas exigé la présentation d'un nouveau rapport géotechnique. 5.

Au vu des considérants qui précèdent, le recours formé le 6 mai 1991 est rejeté et les décisions rendues les 24 et 25 avril 1991 sont maintenues. Le recours formé le 10 avril 1992 est admis partiellement en tant qu'il concerne les chalets d'habitation collective, les décisions du 31 mars 1992 les concernant sont annulées et les dossiers y relatifs sont renvoyés à la municipalité pour délivrance des permis de construire. En revanche la décision municipale refusant d'autoriser l'aménagement d'une

partie des places de parc au bas du chemin de Cuvaz est maintenue. Enfin, le recours formé le 21 juillet 1992 est admis en tant qu'il est recevable, la décision du 7 juillet 1992 étant par conséquent annulée et le dossier communal y relatif étant renvoyé à la municipalité pour délivrance du permis de construire. Les permis de construire relatifs aux chalets d'habitation collective seront subordonnés cependant à la réalisation des places de parc correspondantes (garage et places extérieures), ainsi qu'à la correction de la servitude de passage 230'026. Un émolument réduit est mis à la charge de la recourante qui n'obtient que partiellement gain de cause, ainsi que de chacun des opposants ayant participé à la procédure, lesquels succombent partiellement tout au moins. Vu l'issue des pourvois, les dépens seront compensés (art. 55 LJPA).

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