

# VD\_OMNI AC.1994.0152 vom 10. April 1995

VD Tribunal cantonal, 1995-04-10, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.1994.0152](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1994.0152)

FR: VD\_OMNI AC.1994.0152 du 10 avril 1995

IT: VD\_OMNI AC.1994.0152 del 10 aprile 1995

## Regeste

GIOVANNONI Jean-Yves c. Ollon | Chemin présentant un tronçon en pente et une largeur réduite jugé non suffisant pour assurer l'accès à une parcelle où il est prévu d'implanter douze logements.

## Erwägungen

### E. 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 n os 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). 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 importants sur la base desquels le tribunal a jugé 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 (arrêt AC 7519, du 6 janvier 1993; RDAF 1993, 190; arrêt AC 92/379, du 24 juin 1994). b) Le chemin du Carroz est affecté exclusivement à la desserte des logements et des entreprises 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 acceptables (charge admissible), est de 100 véhicules par heure (SN 640'280, tableau 1 p. 2). Cette valeur est indicative; elle n'est pleinement valable qu'en présence de tronçons de routes sans trafic de poids lourds ni limitation de vitesse, ayant des largeurs des voies de circulation, une distance de visibilité et une distance aux obstacles latéraux suffisantes. Si les conditions réelles s'écartent de ces conditions idéales, les valeurs indicatives générales doivent être adaptées en fonction des différents facteurs précités. c) 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. 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 des quartiers desservis par le chemin du Carroz rentrent du ski à peu près dans les mêmes horaires. Ainsi, 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. L'aménagement de 4 chalets locatifs de trois appartements chacun sur la parcelle n° 2792 augmenterait d'environ 40 mouvements par jour le volume de trafic quotidien sur le chemin du Carroz et porterait à un maximum de 60 véhicules par heure la charge de trafic aux heures de pointe en période de haute saison touristique (60 mouvements répartis sur deux heures et majorés de 10 mouvements par heure) sur les tronçons concernés. Reste ainsi à examiner si la configuration du chemin du Carroz permet d'assumer la charge supplémentaire de trafic induite par le projet. d) Le chemin du Carroz présente un premier tronçon rectiligne d'environ 100 mètres offrant une bonne visibilité et une largeur suffisante pour permettre le croisement de deux véhicules légers; la capacité de ce premier tronçon de supporter le trafic supplémentaire lié au projet litigieux doit être admise même si en période hivernale, les conditions de circulation sont moins bonnes qu'en été en raison des monticules de neige repoussés sur les côtés de la route qui en réduisent la largeur. Après avoir formé un angle droit, le chemin du Carroz présente un second tronçon rectiligne dont la largeur est réduite à 2,60 mètres depuis son milieu sur une cinquantaine de mètres, où seule une circulation alternée est possible. Ce tronçon ne dessert actuellement que quatre chalets individuels d'un ou deux logements; il est bordé au sud de deux parcelles bâties et au nord d'une parcelle en nature de pré-champ qu'il surplombe légèrement. Une aire de dégagement précède de part et d'autre ce tronçon sur des propriétés privées. Les conditions propres à ce tronçon réduiraient de manière importante la capacité d'absorber le surcroît de trafic engendré par le projet. Il n'est cependant pas exclu qu'une amélioration puisse lui être apportée par l'élargissement au nord du chemin. L'inconvénient lié à l'étroitesse de ce tronçon ne suffirait à lui seul pas à condamner le projet. Dans son dernier tronçon carrossable, le chemin présente sur 45 mètres environ une largeur de trois mètres pour une pente de 25 % au bas de laquelle commence un chemin privé qui forme un angle droit avant de repartir vers l'ouest. L'étroitesse de ce tronçon et sa forte déclivité font qu'un véhicule déjà engagé sur cette voie ne pourrait pas s'arrêter à temps en présence d'un véhicule survenant en sens inverse dans des conditions hivernales particulièrement difficiles. Actuellement, un tel risque n'existe pas puisque seul l'opposant Philip Parsons utilise ce tronçon pour accéder à sa parcelle. En revanche, l'arrivée d'une vingtaine de véhicules augmenterait ce risque, en particulier aux heures de pointe, dans une mesure qui n'est pas compatible avec les exigences minimales de sécurité. Comme la commission le

relevait déjà dans le précédent prononcé, on peut raisonnablement penser que pour éviter un tel désagrément, les usagers préféreront ne pas s'aventurer sur la dernière rampe et laisser leur véhicules en amont, dans le village, quelque part sur les voies publiques plutôt que de risquer un accident ou même de s'exposer à devoir engager des manoeuvres délicates en vue d'un croisement problématique dans le goulet d'étranglement très raide que forme la partie inférieure du chemin public. Enfin, l'accès à la parcelle n° 2792 avec des véhicules lourds paraît également sinon impossible, du moins sérieusement compromis dans les conditions actuelles. Au terme d'une appréciation globale des circonstances, le tribunal de céans ne voit pas de raison de s'écarter de la précédente appréciation de la Commission en ce qui concerne la qualité de l'accès à la parcelle n° 2792 représenté par le chemin du Carroz. On relèvera qu'en l'état existant de l'équipement, un projet d'une douzaine de logements constituerait une charge trop lourde pour la capacité actuelle du chemin du Carroz et que seule la création de bâtiments ne comprenant que quelques appartements au total pourrait être admise, ce qui impliquerait un trafic automobile beaucoup moins intense.

2. Le recourant reproche à la Commune d'Ollon de n'avoir entrepris aucune démarche en vue d'améliorer l'accès existant à son bien-fonds depuis le précédent prononcé de la Commission alors que celui-ci est colloqué depuis plus de vingt-cinq ans en zone de chalets A. Selon lui, le manquement de l'autorité communale à l'obligation d'équiper en temps utile les zones à bâtir devrait être sanctionné par la délivrance du permis de construire sollicité et la réalisation de l'équipement adéquat. a) La Municipalité considère pour sa part que l'art. 19 al. 2 LAT n'a pas été violé puisque le terrain peut être construit avec un accès suffisant pour un projet moins ambitieux que ceux qui lui ont été présentés jusqu'à maintenant. Ce raisonnement ne saurait être suivi. Les deux projets successifs soumis à la Municipalité respectaient en effet en tous points les prescriptions communales en matière de police des constructions, l'unique motif de refus étant tiré de l'insuffisance des voies d'accès. Le terrain n'est donc pas équipé pour un projet plus important également conforme à la réglementation communale. b) En application des art. 19 al. 2 LAT et 5 de la loi fédérale du 4 octobre 1974 encourageant la construction et l'accession à la propriété de logements (LPL), il appartient aux communes, dans le canton de Vaud, de procéder à l'équipement des zones à bâtir. Le droit vaudois ne comporte aucune disposition qui permettrait de reporter sur les propriétaires l'obligation de réaliser un tel équipement (RDAF 1989, 126). L'art. 48 al. 2 LATC pose le principe selon lequel les communes doivent équiper leur zone à bâtir dans les dix ans qui suivent la légalisation d'une telle zone. L'art. 5 LPL prévoit un délai de dix à quinze ans pour équiper les zones d'habitations. Les communes sont toutefois libres de prévoir cet équipement par étapes dans ce délai (art. 5 LPL, 49 al. 3 LATC et 21 OAT). L'obligation d'équiper en temps utile les zones à bâtir est dépourvue de toute sanction directe. Tant la LATC qui pose le principe de l'équipement que la LCPL qui fixe la procédure pour exécuter les équipements litigieux ne prévoient de moyens de contrainte en cas d'inexécution de l'obligation d'équiper. Le propriétaire foncier n'est pas sans ressource à l'égard d'une commune qui ne satisfait pas à son obligation d'équiper un terrain classé en zone à bâtir dans le délai de dix ans sans pouvoir invoquer une raison sérieuse pour le faire. La voie de la plainte à l'autorité de surveillance lui est ouverte (DFJP/OFAT, op. cit., n° 43 ad art. 19, p. 250; arrêt CE R9 728/86, du 22 octobre 1986; RDAF 1992, 214). Dans le canton de Vaud, l'autorité chargée de veiller à ce que les collectivités publiques remplissent les tâches qui leur incombent en matière d'équipement est le Département des travaux publics (art. 10 LATC). On relèvera cependant que les propriétaires fonciers ne peuvent faire valoir aucun droit à ce que leur terrain soit intégré dans une zone à bâtir déterminée, ni

à ce que leur bien-fonds soit équipé à court terme (Etude relative à la LAT, n° 20 ad art. 19, p. 240). Si durant le processus de planification des équipements, il apparaît que, d'une façon générale, des surfaces de terrain à bâtir manifestement trop vastes ou trop restreintes ont été attribuées à la construction, l'autorité doit en effet pouvoir rester libre de réexaminer les plans d'affectation et, au besoin, de les adapter. De même, le fait que l'équipement d'une zone à bâtir soit prévu dans les cinq prochaines années selon le programme d'équipement établi par la commune ne confère aux propriétaires fonciers concernés aucune prétention à l'égard de la commune, cette dernière étant fondée à revoir ses prévisions si, en raison de difficultés financières imprévisibles, elle ne peut pas faire face à son obligation d'équiper dans le délai initialement projeté (Mémoire ASPAN no 53a, p. 22; DFJP/OFAT, op. cit., n° 8 ad art. 19 LAT, p. 234). La solution envisagée en cas d'impossibilité n'est donc pas l'octroi du permis de construire, mais le report de l'équipement ou le déclassement de la parcelle. Le tribunal tient également à relever qu'il n'est pas exclu que l'on puisse considérer la parcelle comme équipée pour la réalisation du projet litigieux pour autant qu'une autre solution soit trouvée pour éviter l'accès par le chemin du Carroz. L'accès par l'aval par le chemin des Vaux paraît à première vue présenter les mêmes inconvénients que celui en cause aujourd'hui. Aucune étude détaillée n'a toutefois été menée à ce jour qui permettrait d'exclure en l'état cette solution. D'autres solutions sont a priori envisageables; on rappellera que le stationnement des véhicules peut être prévu sur une autre parcelle pour autant que la distance à parcourir jusqu'à l'immeuble à desservir ne soit pas excessive et que le chemin soit praticable à pied en hiver (AC 92/043, du 16 novembre 1992; DC 1/93, n° 45, p. 16; voir également Etude ASPAN, Places de parc sur terrain privé et solutions de remplacement", p. 11 ss). La notion d'accès suffisant n'implique en effet nullement que les habitants soient en mesure de se rendre en véhicule jusqu'à la porte d'entrée de leur logement. Il n'incombe pas au droit public d'imposer ce genre de commodité aux personnes qui seraient disposées à effectuer quelques centaines de mètres à pied pour rejoindre leur habitation (arrêt AC 92/379, du 24 juin 1994). Ces solutions alternatives n'ont pas été étudiées de manière détaillée. Pour cette raison également, l'inaction de la Municipalité d'Ollon ne saurait aboutir à la délivrance du permis de construire. Les conclusions du recourant sur ce point doivent être écartées. 3.

Le recourant se prétend la victime d'une inégalité de traitement par rapport à ses voisins qui ont obtenu l'autorisation de construire en bordure du chemin du Carroz. Selon la jurisprudence, le principe de l'égalité de traitement ne permet pas de faire, entre divers cas, des distinctions qu'aucun fait important ne justifie ou de soumettre à un régime identique des situations de fait qui présentent entre elles des différences importantes et de nature à rendre nécessaire un traitement différent (ATF 111 Ia 258 consid. 4 et les arrêts cités). Toutefois, le principe de la légalité de l'activité administrative prévaut sur celui de l'égalité de traitement. En conséquence, le justiciable ne peut généralement pas se prétendre victime d'une inégalité devant la loi lorsque celle-ci est correctement appliquée à son cas, alors qu'elle aurait été fausement, voire pas appliquée du tout, dans d'autres cas (ATF 108 Ia 213/214, 102 Ib 364, 98 Ib 241). Cela présuppose cependant, de la part de l'autorité dont la décision est attaquée, la volonté d'appliquer correctement à l'avenir les dispositions légales en question. Le citoyen ne peut prétendre à l'égalité dans l'illégalité que s'il y a lieu de prévoir que l'administration persévérera dans l'inobservation de la loi (ATF 115 Ia 83, 112 Ib 387 consid. 6, 110 II 401). Le chemin du Carroz a été jugé suffisant pour assurer la desserte de la parcelle n° 2792 en ce qui concerne ses deux premiers tronçons. Le recourant ne saurait dès lors contester l'octroi de permis de construire aux propriétaires riverains concernés. Le

tronçon postulant la condamnation du projet est situé au bout du chemin carrossable du Carroz. S'il peut être considéré comme suffisant pour la desserte d'un chalet individuel, en l'occurrence celui de Philip Parsons, ses caractéristiques le rendent impropre à assurer la desserte d'une vingtaine de places de stationnement supplémentaires. Dans ces conditions, la situation du recourant apparaît totalement différente de celle qui se présentait pour chacun des propriétaires riverains du chemin du Carroz, raison pour laquelle il ne saurait se plaindre d'une quelconque inégalité de traitement par rapport à ses voisins. A supposer enfin que pour l'un ou l'autre des cas cités la situation se présente de façon identique à celle du recourant, il faudrait alors y voir le résultat d'une mauvaise application du droit contraire à la volonté de l'autorité municipale manifestée lors du précédent recours devant la Commission et réitérée devant le tribunal de céans d'appliquer strictement les dispositions de l'art. 104 LATC. Le moyen tiré de l'égalité de traitement entre propriétaires ne saurait dès lors être retenu. 4. Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours formé par Jean-Yves Giovannoni, dans la mesure où il est recevable. Vu l'issue du recours, un émolument que le tribunal arrête à Fr. 2'500.-- sera mis à la charge du recourant qui succombe (art. 55 al. 1 LJPA). La Municipalité d'Ollon qui obtient gain de cause avec l'assistance d'un homme de loi a droit à des dépens arrêtés à Fr. 1'200.--. Les opposants qui agissaient seuls n'ont en revanche pas droit à des dépens.

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