

VD_OMNI AC.2000.0051 vom 10. April 2001

VD Tribunal cantonal, 2001-04-10, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2000.0051

FR: VD_OMNI AC.2000.0051 du 10 avril 2001

IT: VD_OMNI AC.2000.0051 del 10 aprile 2001

Regeste

PEGUIRON Jean-Paul c/Yvonand | Pour apprécier la génération de trafic d'un projet de lotissement, le tribunal peut se référer aux différents critères suivants : 2.5 à 3 véhicules/jour pour chaque place de parc; 0.35 véhicule/heure de pointe pour chaque place de parc; 1/2 du nombre de places de parc pour le trafic déterminant à l'heure de pointe.

Erwägungen

E. 22

juin 1979 (ci-après LAT), les zones à bâtir comprennent les terrains propres à la construction qui sont déjà largement bâtis seront probablement nécessaires à la construction dans les quinze ans à venir et seront équipés dans ce laps de temps. L'art. 19 al. 2 LAT prévoit que les zones à bâtir sont équipées par la collectivité intéressée dans le délai prévu par le programme d'équipement ou, à défaut, par les propriétaires fonciers concernés selon les plans approuvés par l'autorité (al. 3). L'art. 4 al. 2 de la loi fédérale encourageant la construction et l'accession à la propriété de logements du 4 octobre 1974 (LCAP) définit l'équipement de raccordement comme celui qui relie les divers biens-fonds aux éléments principaux des installations d'équipement, y compris les routes de quartier et les canalisations publiques. L'art. 5 LCAP précise que l'équipement général et l'équipement de raccordement des zones destinées à la construction de logements doivent être réalisées par étape adéquate, compte tenu du besoin, dans un délai maximum de dix à quinze ans. En l'espèce, le plan des zones approuvé par le Conseil d'Etat en juillet 1977 classait l'ensemble du secteur en zone à bâtir, soit en zone d'habitat de faible densité pour la plus grande partie au sud et en zone de village pour la partie déjà construite au nord. L'équipement de ce quartier devait ainsi être réalisé au plus tard en 1995 compte tenu du délai de quinze ans fixé à l'art. 15 lit. b LAT et à l'art. 5 al. 1 LCAP. Cette situation permet aux propriétaires concernés de réaliser eux-mêmes les travaux d'équipement selon le plan d'équipement approuvé par la municipalité (art. 19 al. 3 LAT). L'équipement du secteur répond donc à une obligation de droit fédéral et correspond à un intérêt public important visant à rendre effectif les possibilités de construire données par la réglementation de la zone à bâtir sur les biens-fonds concernés (Jomini , Commentaire LAT, art. 19 no 9). b) L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (voir ZBl 1994 p. 89 consid. 4). La voie d'accès est en outre adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas être considéré comme équipé si, une fois construit conformément

aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage. Ainsi, une zone ou un terrain n'est équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). Enfin, pour déterminer si un accès répond aux exigences concernant la sécurité des piétons l'autorité peut se référer à la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui implique notamment la mise en oeuvre de mesures de modération du trafic (voir arrêt AC 91/200 du 6 mai 1993; voir aussi Jomini, Commentaire LAT, art. 19 n° 24, arrêt TA AC 98/0005 du 30 avril 1999; message du Conseil fédéral relatif au projet de loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in FF 1983 ch. IV p. 4). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du tribunal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route, désignées normes VSS (arrêts AC 95/0050 du 8 août 1996, AC 7519 du 6 janvier 1993, AC 92/0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190 et l'arrêt AC 92/0379 du 24 juin 1994). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal; mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés; elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC 98/0005 du 30 avril 1999 et AC 99/0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a et l'arrêt AC 99/0048 du 20 septembre 2000). En ce qui concerne l'estimation de la génération de trafic, l'assesseur spécialisé du tribunal a précisé qu'il existait différentes méthodes : selon les évaluations pratiquées par les ingénieurs en trafic, une place de parc génère 2.5 à 3 mouvements de véhicules par jour; en outre, selon les recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (EAE), chaque place génère environ 0.35 véhicules par heure de pointe; enfin, selon les instructions fédérales concernant les rues résidentielles (de 1984), le nombre de voitures ou de places de parc est divisé par deux pour obtenir le trafic déterminant par heure. Le recourant n'a pas critiqué avec raison l'utilisation de ces critères qui peuvent être retenus par la jurisprudence. c) En l'espèce, l'assesseur spécialisé a relevé que le projet de lotissements pourra accueillir au maximum 25 habitations qui impliquent 50 places de stationnement générant environ 150 véhicules par jour soit 25 véhicules pour l'heure de pointe. Selon la norme SN 640'045 (projet, base, type de route : route de desserte), une telle desserte est qualifiée comme un chemin d'accès dont la largeur minimale de 3 m 40 correspond en cas de croisement à vitesse très réduite d'une voiture et d'un cycle (voir norme SN 640'201). Le recourant a contesté l'estimation du trafic en invoquant le fait que le lotissement permettrait la construction de 28 habitations voire même 34 à 35 habitations sur le total de la surface concernée qu'il estime à plus de 13'000 m². Cependant, la norme SN 640'045 prévoit pour le chemin d'accès une capacité théorique de 50 véhicules par heure; or, même avec 35 habitations impliquant la réalisation de 70 places de stationnement, l'estimation du trafic par heure de pointe s'élèverait tout au plus à 35 véhicules/heure selon les critères d'estimation donnés par l'assesseur spécialisé et non contestés par le recourant. d) En ce qui concerne la rue Oche-Berthoud, l'assesseur spécialisé a établi son pronostic de trafic en prenant en considération 25 nouvelles habitations desservies par le projet d'équipement, 35 nouvelles habitations encore possible le long de cette rue, 50 véhicules par heure de pointe pour les personnes qui se rendent au parking de la place de sports, ce qui donne un trafic de 85 véhicules par heure de pointe. L'assesseur spécialisé relève que cette densité de trafic appartient à la catégorie des routes d'accès selon la norme SN 640'045 qui

permet une capacité théorique de 100 véhicules par heure (voir tableau 1 de la norme). Dans ce cas, la largeur de 4 m 40 destinée à permettre le croisement de deux véhicules de tourisme avec une vitesse réduite est suffisante. Or, l'inspection locale a permis de constater que la rue d'Oche-Berthoud présentait une largeur de 4 m 50 qui est suffisante, même si le projet d'équipement contesté permettait d'accueillir 10 nouvelles habitations supplémentaires comme le soutient le recourant, puisque le trafic à l'heure de pointe resterait encore inférieur à 100 véhicules. e) En définitive, il faut considérer que tant le chemin d'accès destiné à équiper le lotissement projeté que la rue Oche-Berthoud sur laquelle le chemin d'accès débouche présentent les dimensions suffisantes pour prendre en charge l'ensemble du trafic prévisible sur ces deux voies. De plus, selon les estimations de l'assesseur spécialisé, les valeurs limites d'immission applicables au bâtiment du recourant seront largement respectées puisque le niveau sonore moyen serait inférieur à 40 dB(A) pendant la période de jour alors que l'annexe 3 à l'ordonnance sur la protection contre le bruit fixe une valeur limite de 55 dB(A). Ainsi, l'ensemble des conditions applicables à la réalisation du projet d'équipement est rempli, la dimension de la rue Oche-Berthoud permettant même de réaliser encore des aménagements de modération du trafic par des rétrécissements de 3 m, améliorant la sécurité des piétons, en particulier des élèves se rendant au collège (voir notamment les normes SN 640'285 modération du trafic, décrochements verticaux et SN 640'284 décrochements horizontaux). 4. Le recourant soutient dans un dernier grief que la réalisation de l'empiétement sur son terrain en forme de patte d'oie serait indispensable pour assurer les conditions de sécurité au débouché sur la rue Oche-Berthoud et que ce dernier ne serait donc pas réalisable sans son accord. Cependant, selon l'avis de l'assesseur spécialisé du tribunal, le débouché sur la rue Oche-Berthoud sans l'empiétement en forme de patte d'oie sur le terrain du recourant est possible pour autant que les exigences en matière de visibilité soient assurées; à cet égard, il convient de se référer à l'art. 8 du règlement d'application de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 qui fixe les conditions requises pour l'implantation de mur, clôture et plantation le long des routes ainsi qu'à la norme VSS SN 640'273 concernant la visibilité aux carrefours (sur les conditions d'application de la norme VSS SN 640'273, voir l'arrêt AC 96/0116 du 29 octobre 1998). Ainsi, le projet d'équipement et en particulier la réalisation de la desserte reste possible sans l'empiétement sur la parcelle 213 du recourant. 5. Il résulte des explications qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision communale maintenue. Au vu de ce résultat, un émolument de 2'500 fr. est mis à la charge du recourant. Il n'y a en outre pas lieu d'allouer de dépens.

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