

## **VD\_OMNI AC.2001.0051 vom 22. Mai 2002**

VD Tribunal cantonal, 2002-05-22, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2001.0051](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2001.0051)

FR: VD\_OMNI AC.2001.0051 du 22 mai 2002

IT: VD\_OMNI AC.2001.0051 del 22 maggio 2002

### **Regeste**

BONZON Oscar et crts c/ Ollon | Pour apprécier si un chemin d'accès est suffisant, le tribunal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS). Un simple chemin d'accès ne comportant qu'une voie de circulation peut normalement absorber 50 mouvements de véhicules à l'heure de pointe.

### **Volltext**

Vaud Tribunal cantonal Cour de droit administratif et public 22.05.2002 AC.2001.0051

BONZON Oscar et crts c/ Ollon | Pour apprécier si un chemin d'accès est suffisant, le tribunal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS). Un simple chemin d'accès ne comportant qu'une voie de circulation peut normalement absorber 50 mouvements de véhicules à l'heure de pointe.

CANTON DE VAUD TRIBUNAL ADMINISTRATIF Arrêt du 22 mai 2002 sur le recours interjeté par Oscar BONZON et consorts, tous représentés par Me Rémy Balli, avocat à Lausanne, contre la décision du 7 mars 2001 de la Municipalité d'Ollon, représentée par Me Jacques Haldy, avocat à Lausanne, levant les oppositions et délivrant un permis de construire pour deux immeubles locatifs sur la parcelle no 1904 au lieu-dit "En La Pallaz" à Chesières en faveur de Jürg-Raymond Weidmann, constructeur, représenté par Me René Hildbrand, avocat à Sion. \* \* \* \* \* Composition de la section: M. Alain Zumsteg, président; M. Renato Morandi et M. Panagiotis Tzieropoulos, assesseurs. Greffière: Mme Nicole-Chantal Lanz Pleines. Vu les faits suivants: A. La parcelle no 1904 de la commune d'Ollon, au lieu-dit "En la Palaz", est propriété de la S.I. Rochettaz 7 SA, à Pully, et promise-vendue à Jürg-Raymond Weidmann (ci-après constructeur). Il s'agit d'un pré-champ d'une surface de 3'905 m<sup>2</sup> situé en zone de chalets A selon le plan partiel d'affectation ECVA (Les Ecovets-Chesières-Villars-Arveyes) et son règlement (règlement ECVA) approuvés par le Conseil d'Etat le 25 juin 1993. On y accède par le chemin de Curnaux, qui forme la limite sud-est de ce bien-fonds. Il s'agit d'un chemin communal goudronné, à flanc de coteau, qui dessert des chalets construits en amont et en aval, l'Ecole "Pré Fleuri", ainsi qu'une ferme sise au lieu-dit "En Curnaux". Il est d'une longueur d'environ 1'500 mètres, d'une largeur d'environ 3 mètres et débouche, en épingle à cheveux, sur la route cantonale Ollon-Villars, en dessous du village de Chesières. Les véhicules qui souhaitent emprunter le chemin de Curnaux et qui descendent la route cantonale depuis Chesières accèdent aisément à ce chemin en bifurquant à droite; par contre, les véhicules qui remontent la route cantonale ne peuvent y accéder simplement en bifurquant à gauche et doivent préalablement effectuer un demi-tour plus haut dans le village de Chesières, avant de redescendre et bifurquer à droite. Inversement, les véhicules provenant du chemin de Curnaux qui s'engagent sur la route cantonale ne peuvent le faire qu'à la montée; ceux qui souhaitent descendre la route cantonale doivent d'abord s'y engager

à la montée, puis effectuer un demi-tour dans le village de Chesières. B. La propriétaire de la parcelle no 1904 et le constructeur ont mis à l'enquête publique, du 5 au 25 janvier 2001, un projet de construction de deux chalets locatifs avec garages enterrés, chemin d'accès et aménagements extérieurs. Chaque chalet comprendrait six appartements et six garages. Ce projet s'est heurté aux oppositions de voisins et d'utilisateurs du chemin de Curnaux, notamment d'Oscar Bonzon, Joao Hortega, Nunzio Iuliani, David Jenny, Raymond Langel, Helga Marrel, Elisabeth Christ, Michel Musy, Jean-Pierre Muller, François Pucher, Théodore Senn, Bessie Senn et Helena de Vogel, lesquels invoquaient "l'insuffisance d'accès notoire" du chemin communal de Curnaux. Le constructeur s'est engagé par écrit du 12 février 2001 à constituer une servitude sur son terrain permettant l'aménagement d'une zone de croisement. Ayant fait de l'aménagement d'une zone de croisement au droit des futurs bâtiments une condition de la délivrance du permis de construire, la Municipalité d'Ollon a levé les oppositions le 7 mars 2001 en motivant sa décision comme suit : "Bien que parfaitement consciente des difficultés que les bordiers et utilisateurs du chemin de Curnaux en cause pourraient rencontrer, notre Autorité estime que la surcharge de trafic occasionnée par les nouveaux résidents peut être considérée comme acceptable. Nous sommes par ailleurs en mesure de vous informer que les requérants nous ont fait part de leur entrée en matière en vue de la réalisation d'une zone de croisement au droit de leur propriété. La circulation des véhicules des chantiers fera également l'objet d'une attention particulière de notre part, notamment en ce qui concerne le tonnage."

C. Contre cette décision, Oscar Bonzon, Joao Hortega, Nunzio Iuliani, David Jenny, Raymond Langel, Helga Marrel, Elisabeth Christ, Michel Musy, Jean-Pierre Muller, François Pucher, Théodore Senn, Bessie Senn et Helena de Vogel ont formé un recours le 27 mars 2001. Ils font pour l'essentiel valoir qu'à l'origine le chemin de Curnaux constituait une dévestiture agricole pour la ferme sise au lieu-dit "En Curnaux" et qu'au fil des années une quinzaine de chalets ont été construits en aval et en amont de ce chemin, pour la plupart sur sa partie la plus proche du village de Chesières. Ces dernières années, le trafic sur ce chemin aurait fortement augmenté en raison de l'Ecole "Pré Fleuri", de la création d'une place d'envol de parapentes et du réaménagement de la piste Vita. Les recourants allèguent que le chemin de Curnaux est actuellement déjà saturé et que les dangers résultant du difficile débouché du chemin sur la route cantonale ne pourraient que s'aggraver avec une augmentation du trafic généré par des utilisateurs supplémentaires. Ils relèvent que le poids des véhicules empruntant le chemin est limité à quatre tonnes, ce qui ne permettra pas le trafic lourd engendré par les constructions projetées et ne pourra que détériorer gravement le chemin qui s'affaisse déjà en plusieurs endroits. Les recourants estiment que l'existence des deux nouveaux chalets locatifs augmenterait la charge du trafic aux heures de pointe en période de haute saison touristique à 80 véhicules par heure au maximum, ce qui dépasse la capacité maximale de 50 véhicules par heure admise pour ce genre de chemin d'accès par les normes de l'Union des professionnels suisses de la route. Les recourants concluent ainsi à l'annulation de la décision rendue le 7 mars 2001 par la Municipalité d'Ollon. Dans ses observations du 28 avril 2001, le constructeur Jürg-Raymond Weidmann conclut au rejet du recours, exposant en substance qu'il est prêt à mettre gratuitement à disposition la surface nécessaire par la création d'une double voie permettant le croisement de deux véhicules sur toute la longueur de la parcelle bâtie, soit 104 mètres. Concernant l'accès au chantier, il allègue que soit cet accès s'effectuera par une propriété privée après négociations, soit il procédera à un relevé exact de l'état du chemin avant le début des travaux et à la remise en état à ses frais. Le constructeur ajoute que même avec les nouvelles constructions, la

concentration horaire de 50 véhicules ne sera pas atteinte. Dans sa réponse du 10 mai 2001, la Municipalité d'Ollon conclut également au rejet du recours, relevant que, en ce qui concerne la fréquentation du chemin de Curnaux, les chiffres avancés par les recourants sont exagérés. Elle estime que même en tenant compte des constructions projetées on sera largement en deçà de la capacité maximale de 50 véhicules par heure. La municipalité souligne que le voyer n'a émis aucune objection à la réalisation du projet de construction en relation avec l'accès à disposition et que la circulation sur le chemin sera améliorée par la mise à disposition d'une place d'évitement, ainsi que le constructeur s'y est engagé par écrit du 12 février 2001 adressé à la Municipalité d'Ollon. Le 22 mai 2001, le juge instructeur a accordé l'effet suspensif au recours. D. Le tribunal a tenu audience à Ollon le 21 novembre 2001. A cette occasion, il procéda à la visite des lieux et entendit les parties dans leurs explications. Les recourants ont produit une liste de 15 constructions existantes au chemin de Curnaux décrivant leur taux d'occupation. Le tribunal a délibéré à huis clos et arrêté séance tenante le dispositif de son arrêt. Considérant en droit: 1. Les recourants n'ont soulevé aucune objection concernant les constructions projetées. Leurs griefs se rapportent uniquement à la charge du trafic sur le chemin de Curnaux, aux dangers résultant du débouché du chemin sur la route cantonale, ainsi qu'au trafic lourd engendré par les travaux de construction. 2. 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 ZBI 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 incommodantes 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). 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, il existe différentes méthodes d'évaluation. Les spécialistes du trafic considèrent généralement qu'une place de parc génère 2,5 à 3 mouvements de véhicules par jour; en outre, selon les instructions fédérales concernant les rues résidentielles (de 1984), le nombre de voitures ou de places de parc doit être divisé par 2 pour obtenir le trafic horaire déterminant à l'heure de pointe. Ce nombre est moins élevé s'il on s'en tient aux recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (OAE) selon lesquelles chaque place génère environ 0,35 mouvements de véhicules à l'heure de pointe.

3. Sur la base des indications données par les recourants lors de l'audience et admises par la municipalité, il existe actuellement au chemin de Curnaux 15 constructions, comprenant au total 19 logements, dont 12 occupés à l'année et 7 en tant que résidences secondaires. Si l'on tient compte de deux véhicules par logement, le nombre de mouvements de véhicules journaliers générés par les habitations existantes peut être évalué à un peu plus d'une centaine et le trafic à l'heure de pointe à 19 véhicules par heure. Les 12 appartements projetés, à raison de deux véhicules par appartement, conduiront à une augmentation de trafic d'environ 70 mouvements de véhicules par jour, respectivement 12 à l'heure de pointe, soit un trafic journalier moyen de l'ordre de 170 véhicules et 31 mouvements à l'heure de pointe. Il s'agit-là d'un trafic relativement faible, sensiblement inférieur à celui que peut normalement absorber un simple chemin d'accès ne comportant qu'une voie de circulation, comme le chemin de Curnaux (50 vh./h selon le tableau 1 de la norme VSS 740.045). Certes, ces calculs ne comprennent pas le trafic généré par le bus de l'Ecole "Pré Fleuri" et les parents qui amènent et vont rechercher leurs enfants, ni par les transports des parapentistes et les usagers de la piste Vita. Toutefois, la capacité théorique restante est de 19 véhicules par heure ( $50 - 31 = 19$ ), soit autant que le trafic estimé de l'ensemble des habitants actuels, résidences secondaires comprises. En outre, le fait de compter systématiquement deux véhicules par appartement, y compris pour les résidences secondaires qui ne sont occupées qu'une partie de l'année, conduit une certaine surévaluation du trafic. Ainsi, la capacité restante, après construction des logements projetés, apparaît largement suffisante pour absorber le trafic généré par l'Ecole "Pré Fleuri", les parapentistes et la piste Vita, que les recourants évaluent eux-mêmes à 12 vh/h. (v. mémoire de recours, p. 7). Il est également vrai que sur les quelques cent cinquante mètres qui séparent la parcelle litigieuse du débouché sur la route cantonale, le chemin de Curnaux, large d'environ trois mètres, ne permet pas aux véhicules de se croiser, sauf au niveau de quelques entrées de propriétés. Le chemin présente toutefois, sur ses cent premiers mètres, un tronçon rectiligne permettant de voir les véhicules arrivant en sens inverse et, le cas échéant, d'éviter de s'y engager. Seul un court tronçon, peu avant la parcelle litigieuse, présente une légère courbe et peut obliger à des manoeuvres de rebroussement. Malgré ces inconvénients, la circulation et le croisement des véhicules sera sensiblement améliorée après la réalisation des constructions projetées, l'aménagement d'une aire de croisement constituant une condition de l'octroi du permis de construire. Ainsi, bien que la circulation sur le chemin de Curnaux soit actuellement malaisée et que la prudence commande d'y circuler à vitesse modérée, elle ne présente pas de difficultés particulières. Quant au débouché de ce chemin sur la route cantonale, il ne peut pas être qualifié de dangereux en soi. Ce débouché est certes malcommode en raison du fait qu'on ne peut emprunter le chemin qu'à la descente depuis la route cantonale et qu'on ne peut le quitter qu'à la montée. Il s'agit-là d'un inconvénient, mais non d'une source de danger, car la visibilité est étendue au niveau du débouché. Enfin, concernant le trafic de chantier, inconvénient qui sera limité dans le temps, il appartiendra au constructeur d'utiliser des véhicules adaptés au gabarit et à la structure du chemin, voire de procéder à une remise en état du chemin si nécessaire.

4. Partant, le recours doit être rejeté et la décision de la Municipalité d'Ollon du 7 mars 2001 confirmée. Conformément à l'art. 55 LJPA, un émolument est mis à la charge des recourants déboutés. En outre, la Municipalité d'Ollon et le constructeur, Jürg-Raymond Weidmann, qui ont chacun agi par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel, ont droit à des dépens qui seront supportés par les recourants. Par ces motifs le Tribunal administratif arrête: I. Le recours est rejeté.

II. La décision de la Municipalité d'Ollon du 7 mars 2001 levant les oppositions est confirmée. III. Un émolument de justice de 2'500 (deux mille cinq cents) francs est mis à la charge des recourants Oscar Bonzon et consorts solidairement.

IV. Les recourants Oscar Bonzon et consorts verseront solidairement à la Municipalité d'Ollon, une indemnité de 1'500 (mille cinq cents) francs à titre de dépens.

V. Les recourants Oscar Bonzon et consorts verseront solidairement à Jürg-Raymond Weidmann, une indemnité de 1'500 (mille cinq cents) francs à titre de dépens. pe/Lausanne, le 22 mai 2002 Le

président:

La greffière: Le présent

arrêt est communiqué aux destinataires de l'avis d'envoi ci-joint

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