

VD_OMNI AC.2006.0195 vom 26. Februar 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-02-26, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2006.0195

FR: VD_OMNI AC.2006.0195 du 26 février 2007

IT: VD_OMNI AC.2006.0195 del 26 febbraio 2007

Regeste

COCHET, COSTE, FREI c/PICHON, Municipalité de Vulliens, STETTLER | Le permis de construire constitue une autorisation de police à laquelle l'administré a droit pour autant qu'il remplisse les conditions posées par les textes applicables. L'autorité municipale n'a pas à élaborer des variantes destinées à s'imposer aux constructeurs, ni à subordonner l'octroi de l'autorisation à des conditions accessoires non prévues par la loi. C'est par le biais d'un plan de quartier que la commune pourrait imposer l'emplacement des aires de circulation des piétons et des véhicules, les garages et places de stationnement ainsi que leur accès (art. 69 al. 1 lit. e LATC).

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai fixé à l'art. 31 de la loi cantonale du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administrative (LJPA), le recours est intervenu en temps utile. Il est au surplus recevable en la forme. A teneur de l'art. 37 al. 1 LJPA, le droit de recours appartient à toute personne qui est atteinte par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Les recourants sont tous bordiers du chemin du Champ du Clos qui est appelé à recevoir le trafic des sept habitations projetées. Il n'y a donc pas lieu de douter qu'ils possèdent, plus que quiconque, un intérêt à la modification ou à l'annulation de la décision entreprise. Il convient donc d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

a) D'après les conclusions qu'ils prennent dans leur mémoire du 1^{er} septembre 2006, les recourants demandent que la commune présente un plan d'aménagement instaurant une zone de transition entre la zone villa et la zone village car ils jugent inacceptable que des immeubles puissent se construire à quelque mètres des villas. Ils préconisent que l'accès à la parcelle du constructeur se fasse depuis la route du village à travers sa propre parcelle. L'accès à la parcelle adjacente de Marcelle Stettler devrait aussi se faire depuis la route du village selon eux. Ils ajoutent que les deux propriétaires devraient créer un accès collectif avec la commune au nord par le chemin de Riaz. Ils précisent d'ailleurs qu'ils redoutent précisément que la parcelle no 46 de Marcelle Stettler soit construite à son tour de constructions autorisées en zone village (entreprises agricoles, activités artisanales et commerciales compatibles avec l'habitation), ce qui augmenterait encore la circulation. b) Comme le Tribunal administratif le rappelle régulièrement (arrêts AC.2003.0076 du 6 mai 2004; AC.2003.0134 du 18 décembre 2003; AC.1996.0099 du 14 octobre 1997, RDF 1998 I p. 211; AC.2004.0224 du 9 mars 2005), le permis de construire, tout au moins s'il s'agit de l'autorisation ordinaire de l'art. 22 al. 2 LAT, constitue une autorisation de police à laquelle l'administré a droit pour autant qu'il remplisse les conditions posées par les textes

applicables. Il n'appartient dès lors pas à l'autorité municipale d'élaborer des variantes destinées à s'imposer aux constructeurs, ni de subordonner l'octroi de l'autorisation à des conditions accessoires non prévues par la loi (RDAF 1998 I p. 211). En l'espèce, la décision attaquée a pour objet une autorisation de construire: la municipalité expose clairement qu'elle a décidé de lever l'opposition et de délivrer le permis de construire. On ne voit guère, dans les moyens et les conclusions soulevés par les recourants, quelle serait la norme légale ou réglementaire dont ils prétendraient tirer que la municipalité aurait dû refuser le permis de construire. Les recourants semblent appeler de leurs vœux une modification du plan d'affectation qui instaurerait une zone de transition entre la zone village et la zone villa mais cette modification de la planification en vigueur serait de la compétence du conseil communal. Ils s'en prennent également aux voies de circulation : il est vrai à cet égard que la situation a ceci de paradoxal que la parcelle litigieuse se trouve colloquée en zone village et bordée à l'ouest par la route cantonale qui traverse le village mais que l'accès aux constructions projetées utiliserait l'étroite bande de terrain qui, depuis l'est, relie la parcelle litigieuse au chemin du Grand-Clos le long duquel se trouvent les villas des recourants. C'est pour cette raison que ces derniers soutiennent que les constructions projetées devraient accéder directement à la route cantonale en passant par le côté ouest de la parcelle du constructeur: selon eux, d'après les explications données en inspection locale, il serait possible d'accéder à la route cantonale en passant à côté de la construction existante sur la parcelle litigieuse. Sur ce point également, les recourants ne peuvent invoquer aucune disposition qui proscrirait le projet qu'ils contestent. C'est par le biais d'un plan de quartier que la commune aurait pu imposer l'emplacement des aires de circulation des piétons et des véhicules, les garages et places de stationnement ainsi que leur accès : tel est en effet, en vertu de l'art. 69 al. 1 lit. e LATC, l'un des objets que peut régler un plan de quartier. Toutefois, en l'état de la planification en vigueur, aucune contrainte de cet ordre ne peut être imposée au constructeur. c) Il est vrai qu'on peut se demander si l'intervention des recourants aurait pu être considérée comme une demande tendant à l'élaboration d'un plan de quartier modifiant la planification en vigueur et réglant de manière contraignante la question des circulations à l'intérieur du périmètre - dont le tribunal et les parties ont fait le tour au cours de l'inspection locale - délimité par la route cantonale à l'ouest, le chemin du Champ du Clos à l'est, le chemin de la Riaz au nord et le chemin d'améliorations foncières qui ferme ce quadrilatère au sud. Dans ce cadre, une décision de la municipalité refusant une demande des propriétaires tendant à l'établissement d'un plan de quartier pourrait faire l'objet, en vertu du principe de l'unité de la procédure, d'un recours selon la même voie que l'adoption du plan de quartier lui-même. C'est ce qu'a jugé la jurisprudence (AC.1994.0096 du 7 septembre 1994 publié dans RDAF 1995 p. 87). Il faut en déduire, dans l'état actuel des voies de droit en matière de planification, que le recours serait ouvert au Tribunal administratif contre le refus municipal d'engager une telle procédure. Il semble toutefois délicat d'interpréter des oppositions formulées dans le cadre de la mise à l'enquête d'un permis de construire comme une demande formelle tendant à l'établissement d'un plan de quartier qui modifierait la planification en vigueur. En l'espèce en tout cas, aucune des oppositions déposées durant l'enquête (elles l'ont été dans les termes similaires voire identiques) ne manifestait avec suffisamment de précision la volonté d'obtenir de la municipalité qu'elle décide d'engager la procédure tendant à l'élaboration d'un plan de quartier. On ne peut donc pas considérer que la municipalité aurait été tenue de se prononcer à ce sujet et d'ouvrir aux recourants la voie du recours correspondant. Force est ainsi d'examiner les moyens des recourants en les interprétant en regard du véritable objet

du litige, qui est la délivrance d'un permis de construire.

E. 3

Sous cet angle, on peut considérer que les moyens des recourants consistent tout d'abord à soutenir que le chemin du Champ du Clos ne serait pas apte à recevoir le trafic supplémentaire que généreront les futures habitations. Ils font également valoir que le débouché de la desserte sur le chemin communal présente des inconvénients majeurs, à savoir une pente supérieure à 10% et une visibilité réduite. Selon les art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT) et 104 al. 3 de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), une autorisation de construire ne peut être délivrée que si le terrain est équipé et les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. L'art. 19 LAT exige à cet égard qu'un terrain soit desservi par des voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour une desserte routière, il faut que la sécurité des usagers soit garantie, que la visibilité et les possibilités de croisements soient suffisantes, que l'accès des services de secours soit assuré et que l'utilisation ne provoque pas des atteintes excessives pour le voisinage (voir arrêt AC.2005.0159 du 15 décembre 2005). Pour apprécier si un accès est suffisant, le Tribunal administratif se réfère habituellement aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route, désignées normes VSS (arrêts AC.2005.0169 du 15 décembre 2005, AC.1995.0050 du 8 août 1996, AC.1992.0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190, et l'arrêt AC.1992.0379 du 24 juin 1994). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit liant le Tribunal, mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et peuvent donc être prises en considération comme avis d'expert (arrêts AC.1998.0005 du 30 avril 1999 et AC.1999.0071 du 6 septembre 2000, considérant 5a et l'arrêt AC.1999.0048 du 20 septembre 2000). Pour ce qui est de l'évaluation du trafic, le Tribunal administratif retient conformément à la pratique des ingénieurs en matière de circulation qu'une place de parc dans une zone d'habitation génère 2,5 à 3 mouvements de véhicules par jour ou 0,35 par heure de pointe (arrêts AC.2002.0013 du 10 décembre 2002; AC.2001.0051 du 22 mai 2002; AC.2000.0051 du 10 avril 2001). Il existe actuellement six habitations qui sont desservies par le chemin du Champ du Clos. Si l'on tient compte de deux véhicules par habitation, le nombre de mouvements de véhicules journaliers générés par les constructions existantes peut être évalué à 36 et le trafic à l'heure de pointe à 4 véhicules par heure. Les 7 habitations projetées, à raison de deux véhicules par jour, conduiront à une augmentation de trafic d'environ 42 mouvements de véhicules par jour, respectivement 5 à l'heure de pointe, soit un trafic journalier moyen de l'ordre de 80 véhicules et 9 mouvements à l'heure de pointe. Il s'agit-là d'un trafic faible, très sensiblement inférieur à celui que peut normalement absorber un simple chemin d'accès ne comportant qu'une voie de circulation, comme le chemin du Champ du Clos (50 véhicules/heure selon le tableau 1 de la norme VSS 640.045). On précisera à cet égard que selon la norme déjà citée (SN 640 045 "Projet, bases - Type de routes: routes de desserte"), on se trouve en présence d'un "chemin d'accès", catégorie la moins importante des routes de desserte, correspondant à des voiries desservant jusqu'à 30 unités-logement. Pour ce type de voirie, il résulte du tableau précité qu'une seule voie de circulation suffit, pour autant qu'elle permette le passage des véhicules d'urgence ou de voirie, ce qui est le cas en l'espèce. Quant au débouché de la desserte sur le chemin communal, le tribunal ne voit pas en quoi il serait critiquable. La patte d'oie projetée à l'issue de la desserte ménage un espace suffisant pour obliquer sans difficulté particulière sur le chemin communal. S'agissant de la pente de 12%, elle correspond à un dénivelé usuel sur une route de desserte et n'est pas conséquent pas

sujette à la critique. Enfin, la visibilité paraît suffisante en l'espèce. La création d'une patte d'oie permet en effet d'ouvrir à satisfaction l'espace et l'angle de vue des véhicules débouchant sur le chemin communal. La municipalité a par ailleurs indiqué dans sa décision qu'un miroir devra être installé si nécessaire. En conséquence, les habitations projetées disposeront d'un accès suffisant répondant aux exigences minimales d'équipement requises par la loi. Les recourants ont également indiqué qu'ils craignaient le trafic généré par les futures constructions qui pourraient s'élever sur la parcelle n° 46 qui est plus vaste. Ceci ne fait pas l'objet du litige. Il conviendra d'examiner au moment de la mise à l'enquête d'un projet de construction d'habitations sur cette parcelle si la desserte et le chemin du Champ du Clos constituent des accès suffisants au sens de la loi. On ajoutera que de manière générale, les professionnels considèrent que sur les routes de desserte, les usagers motorisés et non motorisés sont mis sur le même pied: elles servent aussi d'espace convivial, de loisir et de jeux et on peut par ailleurs y instaurer des "rues résidentielles" (désormais zones de rencontre), impliquant vitesse limitée à 20 km/h et priorité aux piétons. Il n'en reste pas moins qu'à l'encontre du permis de construire qui constitue le seul objet du litige, les recourants n'invoquent en l'état aucune norme qui puisse conduire à la conclusion que la municipalité aurait dû refuser cette autorisation.

E. 4

Les recourants se plaignent également des nuisances que provoquera le passage des véhicules sur le chemin de desserte projeté. Selon la jurisprudence, les accès en limite de propriété sont assimilés à des dépendances au sens de l'art. 39 du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la LATC (RATC) (parmi d'autres, arrêt AC.1999.0024 du 27 avril 1999). Cette disposition prévoit à son alinéa 1 qu'une dépendance peut prendre place dans les espaces réglementaires et à son alinéa 4 qu'elle ne peut être autorisée que pour autant qu'elle n'entraîne aucun préjudice pour les voisins. Le problème des nuisances provoquées par l'accès litigieux doit s'analyser au regard des dispositions sur la protection contre le bruit. En effet, il faut considérer que cet accès ne cause pas de préjudice aux voisins au sens de l'art. 39 al. 4 RATC s'il s'avère que l'exploitation de cet accès n'est pas susceptible de provoquer des nuisances sonores excessives au regard du droit fédéral sur la protection de l'environnement (not. arrêt AC.1996.0087 du 7 avril 1997). En l'espèce, la voie d'accès projetée est appelée à desservir 7 habitations individuelles. Il s'agit d'un chemin où ne circuleront que les bordiers à une vitesse réduite. Dans ces circonstances, on ne voit pas comment la quinzaine de véhicules susceptibles d'emprunter ce chemin, même compte tenu de la pente, pourrait générer des nuisances sonores excessives. Ce grief doit également être rejeté.

E. 5

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté et les décisions communales attaquées confirmées. Un émolument judiciaire est mis à la charge des recourants qui succombent (art. 55 al. 1 LJPA). Ils verseront en outre une indemnité de dépens fixée à 1'500 francs au constructeur qui a procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.