

VD_OMNI AC.2006.0265 vom 28. September 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-09-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2006.0265

FR: VD_OMNI AC.2006.0265 du 28 septembre 2007

IT: VD_OMNI AC.2006.0265 del 28 settembre 2007

Regeste

AL-QATAMI, HUGUENIN, BANDACK, BATATO, BANDACK/Municipalité de Lutry, BREUER | Pour apprécier si un chemin d'accès est suffisant, le tribunal se réfère en principe aux normes de l'Union des professionnels de la route (VSS). Un chemin d'accès dont la largeur est inférieure à 4,40m pour une pente de 18% est insuffisant pour desservir 12 logements.

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans le délai de 20 jours fixé par l'art. 31 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LPJA ; RS 173.36), le recours a été déposé en temps utile. Il est en outre recevable en la forme.

E. 2

a) Les recourants prétendent que le chemin du Raidillon est inadapté pour accéder à huit nouveaux logements. 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 des usagers 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 de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (voir ZBl 1994 p. 89 consid. 4). Une voie d'accès est censée être adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Ainsi, une voie bien qu'étroite et sinueuse, doit être considérée comme accès suffisant lorsqu'elle 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 (TA AC.1994.0152 du 10 avril 1995 et les réf. citées). En revanche, 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, cette notion devant toutefois être précisée en ce sens qu'il s'agit d'éviter que l'utilisation des voies d'accès ne provoque 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 ; TA AC.2001.0051 du 22 mai 2002). 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 (norme VSS) qui sont prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC.2006.0079 du 31 octobre 2006 ; AC.2005.0169 du 15 décembre 2005 ; AC.2003.0256 du 7 septembre 2004). La norme VSS 640 045 distingue notamment deux types de routes et dessertes : - les routes d'accès, destinées à desservir des zones habitées

jusqu'à 150 unités de logement ce qui implique un trafic horaire de maximum 150 véhicules par heure (vh/h). Ces routes doivent être pourvues de places de rebroussement (pour les routes sans issue) et doivent permettre le croisement de deux voitures de tourisme à vitesse réduite. - les chemins d'accès, dont la longueur devrait être limitée entre 40 et 80 m, devant desservir de petites zones habitées jusqu'à 30 unités de logement ce qui implique un trafic horaire de 50 vh/h. Ces chemins ne nécessitent pas de places de rebroussement mais doivent permettre le croisement d'une voiture de tourisme avec un cycle à vitesse très réduite. Ils sont assimilés à des chemins piétonniers prévus pour être occasionnellement parcourus par des véhicules à moteurs. Dans cette mesure, pour les rares cas de croisement/dépassement entre des véhicules à moteur, on peut utiliser les accotements et les autres espaces libres. La norme VSS 640 201 pose les bases du profil géométrique des usagers de la route comme suit : Pour un cycle léger dont la largeur est estimée à 0,60 m, avec une marge de mouvement de 0,10 m auquel il faut rajouter 0,40 m en cas de déclivité supérieure à 8 %, et une marge de sécurité de 0,20 m, un espace total de 2 m est nécessaire. Pour une voiture de tourisme de 1,80 m, avec une marge de mouvement de 0 à 0,10 m selon la vitesse et une marge de sécurité de 0,20 m, il faut un espace minimal de 2,20 à 2,40 m. En d'autres termes, pour qu'une voiture de tourisme et un cycle puissent se croiser sur une voie avec une déclivité à plus de 8 %, il faut une voie d'accès mesurant au minimum 4,20 à 4,40 m. En l'espèce, le chemin du Raidillon peut être considéré comme un chemin d'accès au sens de la norme VSS 640 045. Il doit donc permettre le croisement d'une voiture de tourisme avec un cycle et non pas le croisement de deux voitures de tourisme comme allégué par les recourants. Selon les constatations faites par le tribunal, sa largeur ne correspond pas à celle figurant sur le plan cadastral. Elle varie de 6 m, respectivement 5,50 m dans le haut du chemin, à 4 m puis 3,80 m à hauteur de la future limite de construction, pour finir à 4,30 m mesuré au bord de la chaussée à hauteur des futures places de stationnement. Ce chemin ne constitue donc pas un accès suffisant sur toute sa longueur pour permettre le croisement d'une véhicule automobile et d'un cycle. Compte tenu de la pente particulièrement raide, puisqu'elle présente une déclivité de 18 %, la largeur de l'accès doit être de 4,40 m au minimum pour pouvoir desservir huit logements supplémentaires dans des conditions en particulier hivernales acceptables, les monticules de neige repoussés sur les côtés de la desserte pouvant rendre la circulation particulièrement dangereuse, notamment pour les piétons. Au demeurant, pour garantir le confort des usagers, c'est une largeur de 5 m que la chaussée devrait avoir. Au vu de ces éléments, il y a lieu d'admettre que le chemin du Raidillon dans son état actuel ne constitue pas un accès suffisant aux logements projetés et que la largeur minimale de la chaussée sur toute la longueur doit être d'au moins 4 m 40. b) En ce qui concerne l'estimation de la génération de trafic, le tribunal a constaté dans sa jurisprudence qu'il existait différentes méthodes : selon les évaluations pratiquées par les ingénieurs en trafic, une place de parc génère environ trois mouvements de véhicules par jour ; en outre selon les recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (AEE), chaque place génère environ 0,35 véhicules par heure de pointe (TA AC.2003.0256 déjà cité). Par ailleurs, il convient de prendre en compte, pour chaque villa deux places de stationnement et une place pour visiteurs, et pour les maisons d'habitation collective, deux places par logement et un supplément de 10 % attribué aux visiteurs (AC.2004.0109 du 16 mars 2005). En l'occurrence, les constructions projetées ajoutées aux habitations existantes porteront le nombre de places à 28 ce qui générera un trafic de 9,8 véhicules par heure. La capacité du chemin en terme de trafic horaire est donc largement suffisante. c) Les recourants soutiennent également que le

débouché du chemin du Raidillon sur la route des Monts-de-Lavaux est dangereux car sans visibilité en direction de la Croix-sur-Lutry. Le tribunal a pu constater qu'à l'entrée du chemin du Raidillon, dont la largeur est alors de 6 m, aucun obstacle n'était de nature à masquer un véhicule circulant sur la route des Monts-de-Lavaux qui est limitée à 60 km/h et que la largeur de la voie permettait aux véhicules de s'engager sans danger particulier sur cette route principale. Par ailleurs, le tribunal a procédé à la vérification du respect de la norme VSS 640.273 « Carrefours : visibilité », il a constaté que cette norme est parfaitement respectée. Ce moyen doit donc être rejeté.

E. 3

Les recourants prétendent que la toiture envisagée est une toiture plate qui ne respecte pas le règlement communal. L'art. 139 al. 1 RC relatif aux toitures, applicable à la zone d'habitation III selon l'art. 169 RC, a la teneur suivante : « Les toitures plates sont interdites, à l'exception des toitures-terrasses appuyées à une façade au moins, des garages et petites dépendances ». L'art. 28 RC dispose en outre que : « Les toitures et leur couverture sont régies par les dispositions suivantes : a) Toits en pente : Le faite des toitures doit être en principe parallèle aux courbes de niveau. Leur couverture doit s'accorder avec le caractère et les teintes des toitures environnantes. Le choix doit être approuvé par la Municipalité. b) Toits plats : Ils doivent être végétalisés ou recouverts d'un gravier dont le type et la teinte doivent être soumis à l'approbation de la Municipalité. Le revêtement doit être conçu de sorte que l'eau stagnante n'apparaisse pas à la surface. Pour des raisons d'aspect général ou d'unité, la Municipalité a la faculté d'imposer un des modes de toitures ci-dessus. Les couvertures métalliques ne sont autorisées que si elles sont constituées de cuivre ou de zinc-titane prépatiné. (...) » Les plans mis à l'enquête démontrent que la toiture des habitations aura une pente de 10 %. Or, une telle pente, même faible, ne peut être assimilée à un toit plat. A cet égard, le projet ne déroge pas à l'art. 139 RC. S'agissant d'un toit en pente, la couverture projetée, en cuivre ou zinc-titane respecte par ailleurs l'art. 28 al. 3 RC, applicable non pas aux toits plats qui doivent être végétalisés mais aux toits en pente, comme le démontre la systématique de cette disposition. Au surplus, le tribunal a pu constater que les couvertures des toits environnants ne présentaient pas une telle homogénéité qu'il faille interdire, pour des motifs d'esthétique, un projet réglementaire. Le grief des recourants doit en conséquence être rejeté.

E. 4

Au vu des considérants qui précèdent, le recours doit être partiellement admis et la décision entreprise doit être réformée en ce sens que la chaussée du chemin du Raidillon devra être élargi à au moins 4,40 mètres. Vu l'issue du litige, les frais seront partagés et les dépens compensés.

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