

# VD\_OMNI AC.2016.0416 vom 10. Oktober 2017

VD Tribunal cantonal, 2017-10-10, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2016.0416](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2016.0416)

FR: VD\_OMNI AC.2016.0416 du 10 octobre 2017

IT: VD\_OMNI AC.2016.0416 del 10 ottobre 2017

## Regeste

A. \_\_\_\_\_/Municipalité de Villars-le-Terroir, Service du développement territorial, Service de l'agriculture et de la viticulture, B. \_\_\_\_\_ | Confirmation de la décision du SDT autorisant l'exploitant d'une entreprise agricole à transformer un hangar existant en écurie pour chevaux et à construire un nouveau hangar pour ses machines. Conformément au nouvel art. 16abis al. 1 LAT, les constructions et installations destinées à la détention de chevaux et à leur utilisation sont conformes à la zone agricole lorsqu'elles s'inscrivent dans une entreprise agricole existante au sens de la LDFR et lorsque cette dernière dispose d'une base fourragère provenant majoritairement de l'exploitation et de pâturages suffisants pour cette activité. Tel est le cas en l'espèce, étant précisé qu'il s'agit de la détention de chevaux en pension, non pas d'une activité commerciale offrant leçons d'équitation ou hippothérapie. De plus, les ouvrages litigieux respectent la règle de la nécessité, ils ne portent pas atteinte à des intérêts prépondérants (notamment au maintien des surfaces d'assolement) et leur implantation à l'endroit prévu observe le principe de la concentration. Enfin, ils bénéficient d'un accès suffisant.

## Erwägungen

### E. 1

Le recours, déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), est intervenu en temps utile. En tant que voisin immédiat du projet litigieux et destinataire de la décision attaquée, le recourant jouit sans conteste de la qualité pour recourir au sens de l'art. 75 LPA-VD. Son mémoire de recours satisfait par ailleurs aux autres conditions formelles de recevabilité (cf. art. 79 LPA-VD, applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

### E. 2

de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) implique notamment pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision. Selon la jurisprudence, il suffit que le juge mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidé et sur lesquels il a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer à bon escient. L'autorité n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige. Dès lors que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité, le droit à une décision motivée est respecté même si la motivation présentée est erronée. La motivation peut d'ailleurs être implicite et résulter des différents considérants de la décision (cf. ATF 141 V 557 consid. 3.2.1; TF 2C\_341/2016 du 3 octobre 2016 consid. 3.1 et les références). b) En l'espèce, le "préavis" du SAVI fait partie intégrante de la décision du

SDT délivrant l'autorisation spéciale requise. Figurant en page 5 de la synthèse CAMAC, il énumère point par point les différents éléments examinés par l'autorité et expose, pour chacun d'eux, les constatations et conclusions de celle-ci. Cette motivation, succincte mais claire, apparaît suffisante, au regard des exigences légales et jurisprudentielles précitées, pour sauvegarder les droits du recourant, ce d'autant plus que ce dernier est assisté d'un avocat et a pu recourir en temps utile pour faire valoir ses droits. Le SAVI a du reste complété son analyse dans ses déterminations du 16 janvier 2017, sur lesquelles le recourant a eu l'occasion de s'exprimer. Le moyen se révèle donc infondé.

### **E. 3**

Sur le fond, le recourant se plaint du fait que le constructeur a déjà érigé plusieurs installations sans aucune autorisation, telles qu'un paddock de 800 m<sup>2</sup> et des réverbères. Il l'accuse également de ne pas cultiver les parcelles 237 et 239, mais d'y avoir développé illégalement un véritable centre équestre dans un but purement commercial, dont il tirerait des revenus conséquents. a) L'objet du litige est défini par trois éléments: la décision attaquée, les conclusions du recours et les motifs de celui-ci. Selon le principe de l'unité de la procédure, ne peuvent être examinés et jugés, en principe, que les rapports juridiques à propos desquels l'autorité administrative s'est prononcée préalablement, d'une manière qui la lie sous forme de décision. L'objet du litige peut être réduit devant l'autorité de recours, mais pas étendu, ni modifié (ATF 136 V 362 consid. 3.4.2). Le juge administratif n'entre pas en matière sur des conclusions qui vont au-delà de l'objet du litige qui lui est soumis (ATF 134 V 418 consid. 5.2.1; ATF 125 V 413 consid. 1a et les références citées). b) En l'occurrence, la décision dont est recours autorise la transformation du hangar n° ECA 380 en écurie sur la parcelle 237 et la construction d'un nouveau hangar à machines sur la parcelle 239. Vu les principes évoqués ci-dessus, le recours ne peut donc porter que sur ces deux questions, tranchées préalablement par les autorités intimées, sans qu'il soit possible à la Cour de céans de décider du sort des autres installations existantes. Ainsi que l'a relevé le SDT dans sa réponse, il appartiendra à ce service de mener, cas échéant, une instruction distincte à leur sujet dans un deuxième temps. Lors de l'inspection locale du 20 juin 2017, les parties sont d'ailleurs convenues que ces ouvrages n'étaient pas compris dans l'objet du litige et qu'ils allaient être examinés par le SDT et le SAVI au terme de l'audience. Il n'y a dès lors pas lieu d'examiner ces griefs plus avant.

#### **E. 3.1**

[...] L'ouverture proposée inclut le risque que des personnes étrangères à l'agriculture créent des «exploitations agricoles» dans le seul but de construire des habitations et des écuries en zone agricole. Pour prévenir ce risque, il est prévu que seules les exploitations existantes remplissant en outre les exigences posées aux entreprises agricoles conformément à la LDFR doivent pouvoir jouir des nouvelles possibilités. Une exploitation souhaitant détenir des chevaux devra donc d'une part attester d'une certaine taille minimale et d'autre part disposer de bâtiments d'exploitation existants, dont fait expressément partie une habitation, nécessaire pour garantir la surveillance des chevaux. La détention de chevaux ne doit pas conduire à l'établissement d'un nouvel espace d'habitation dans la zone agricole. Les chevaux doivent être détenus en premier lieu dans des constructions et installations existantes. Si la construction d'une nouvelle écurie se révèle indispensable, elle doit se faire en priorité en lieu et place d'un bâtiment ancien, devenu inutile. Si c'est impossible, il faudra examiner si la surface utilisée à cette fin pourrait être réduite par le démantèlement d'autres constructions ou installations devenues inutiles. Il découle de la

limitation au besoin objectif (art. 34, al. 4, let. a OAT) que l'ensemble des bâtiments existants doit correspondre au besoin attesté en surfaces et en volumes. Un autre élément vient encore étayer l'exigence de l'existence d'une entreprise agricole au sens de la LDFR. En effet, la détention de chevaux en pension ne fait pas partie de l'activité agricole principale mais constitue seulement une activité para-agricole. Conformément au droit en vigueur, les activités para-agricoles ne peuvent être exercées que par les entreprises agricoles. Pour respecter l'égalité de traitement entre les différentes activités para-agricoles, il faut donc que l'exploitation remplisse les exigences posées à l'existence d'une entreprise agricole. Les exploitations agricoles qui n'atteignent pas le seuil nécessaire peuvent détenir des chevaux dans le cadre prévu par l'art. 24e [LAT] (détention d'animaux à titre de loisir, voir ci-dessous le ch. 3.2). [...]" Conformément au nouvel art. 16a bis al. 1 LAT, la détention de chevaux par des agriculteurs, désormais indépendante du but visé par une telle activité et de la propriété des chevaux, est ainsi assimilée à la production agricole. La seule condition à l'admissibilité de la conformité à la zone agricole est que la détention s'inscrive dans une entreprise agricole existante au sens de la LDFR (sous réserve de l'art. 34b al. 2 OAT, cf. consid. 4b infra) et que cette dernière dispose d'une base fourragère provenant majoritairement de l'exploitation et de pâturages suffisants pour la détention de chevaux. La détention d'animaux conforme à la zone agricole se démarque ce faisant de la détention d'animaux effectuée à titre professionnel ou de hobby tous deux sans lien avec l'agriculture (cf. TF 1C\_144/2013 du 29 septembre 2014 consid. 3.4). La loi fait la distinction entre les constructions et installations destinées à la détention de chevaux (cf. art. 16a bis al. 1 LAT) et à leur utilisation (cf. art. 16a bis al. 2 et 3 LAT). La première notion comprend l'hébergement, l'alimentation, la sortie et les soins des chevaux. La seconde désigne une activité humaine utilisant le cheval, à savoir l'équitation, et comprend le travail sous la selle, à la main ou à l'attelage et les déplacements de l'animal dans un carrousel (art. 2 al. 3 let. o ch. 1 de l'ordonnance fédérale du 23 avril 2008 sur la protection des animaux [OPAN; RS 455.1]; cf. le guide de l'Office fédéral du développement territorial [ci-après: ARE] "Comment l'aménagement du territoire appréhende les activités liées au cheval", version actualisée 2015, p. 8-9). Selon l'ancien droit, les constructions et installations destinées à une telle activité n'étaient pas conformes à l'affectation de la zone. Le nouvel art. 16a bis al. 2 et 3 LAT permet désormais d'aménager des places avec un sol ferme pour l'utilisation des chevaux détenus sur l'exploitation, ainsi que des installations directement liées à cette utilisation (cf. aussi rapport précité de la CEATE-N, in : FF 2012 6121 s.). b) En exécution de l'art. 16a bis al. 4 LAT, le Conseil fédéral a adopté l'art. 34b OAT, réglant les modalités des constructions et installations pour la détention et l'utilisation de chevaux. L'art. 34b OAT dispose à son al. 1 que sont considérées comme des entreprises agricoles les entreprises au sens des art. 5 ou 7 LDFR. L'al. 2 prévoit que dans les exploitations agricoles existantes qui ne remplissent pas les conditions fixées aux art. 5 ou 7 LDFR relatives aux unités de main-d'œuvre standard (ci-après: UMOS), des travaux de transformation destinés à la détention de chevaux dans des constructions et installations existantes et les installations extérieures nécessaires pour une détention convenable des animaux peuvent être autorisés lorsqu'une base fourragère provenant majoritairement de l'exploitation et des pâturages pour la détention des chevaux sont disponibles. Les al. 3 et 4 précisent les notions d'aires de sortie et de places pour l'utilisation des chevaux. Quant à l'al. 5, il prohibe la construction de nouveaux bâtiments d'habitation en rapport avec la détention et l'utilisation de chevaux. Enfin, l'al. 6 confirme que les conditions générales fixées à l'art. 34 OAT doivent être remplies. Une exploitation agricole au sens de l'art. 16a LAT (ou de l'art. 16a

bis LAT) se distingue de l'agriculture exercée à titre de loisir notamment par le fait qu'elle exige l'engagement durable, structuré et rentable (à but lucratif) de capitaux et de forces de travail, dans une mesure économiquement significative (cf. TF 1C\_8/2010 du 29 septembre 2010 consid. 2.2; TF 1A.256/2005 du 10 mars 2006 consid. 2.1 et les références citées). La taille minimale en UMOS pour qu'une exploitation agricole puisse être qualifiée d'entreprise (cf. art. 5 et 7 LDFR) doit être atteinte avant comme après la réalisation du projet de construction. Pour le calcul des UMOS, tous les chevaux détenus dans l'entreprise sont pris en compte, qu'il s'agisse de chevaux appartenant à l'exploitation ou à des tiers (cf. guide de l'ARE, p. 7). L'exigence d'une base fourragère provenant majoritairement de l'exploitation est remplie lorsque le fourrage grossier destiné aux chevaux est produit en majeure partie dans l'exploitation elle-même. Fait partie du fourrage grossier le fourrage dont les chevaux peuvent se nourrir sur la prairie. Le fourrage grossier produit dans l'exploitation doit couvrir au moins 70% du besoin des chevaux en fourrage grossier (cf. guide de l'ARE, p. 7-8). La viabilité d'une exploitation à long terme, condition qui vaut aussi pour les constructions et installations pour la détention de chevaux selon l'art. 34 al.

#### **E. 4**

let. c OAT auquel renvoie l'art. 34b al. 6 OAT, doit se baser sur des faits avérés et sur une analyse approfondie de la rentabilité (cf. TF 1C\_404/2014 du 24 mars 2015 consid. 3; TF 1C\_144/2013 du 29 septembre 2014 consid. 3). c) En l'occurrence, le SAVI a relevé, dans son préavis du 8 juillet 2016 figurant dans la synthèse CAMAC, que l'exploitation du constructeur est une entreprise agricole au sens de la LDFR. Il a précisé à cet égard que la surface agricole utile totale est de 42,55 hectares, affectés à la pension de 26 chevaux (19 UGB) ainsi qu'aux grandes cultures. Il a en outre confirmé, dans ses déterminations du 16 janvier 2017, que le constructeur est un exploitant agricole au sens de l'ordonnance du 7 décembre 1998 sur la terminologie agricole (OTerm; RS 910.91) et qu'il remplit les conditions nécessaires à l'octroi de paiements directs, si bien qu'il exerce, sur ses parcelles 237 et 239, des activités agricoles. Le recourant reconnaît d'ailleurs lui-même, dans son mémoire de recours, que le constructeur est agriculteur de profession et qu'il est l'un des propriétaires fonciers majeurs de la commune, puisqu'il y possède à lui seul neuf parcelles, dont les deux biens-fonds 237 et 239 concernés. Il convient ainsi de confirmer que le constructeur est exploitant d'une entreprise agricole. Le recourant dénonce toutefois la création d'un véritable centre de sport équestre de grande envergure. Selon les explications fournies par le constructeur en cours d'audience, non remises en cause par le recourant, il s'avère toutefois que celui-ci ne donne pas de cours d'équitation, mais qu'il se limite à prodiguer hébergement, soins et nourriture aux chevaux, ainsi qu'à les sortir au pré. Dans ces conditions, l'activité du constructeur correspond bien à de la détention de chevaux en pension, pouvant être assimilée à la production agricole en vertu du nouveau droit, et non pas à une activité commerciale offrant leçons d'équitation ou hippothérapie (cf. guide de l'ARE p. 9). Le seul fait que l'intéressé tirerait d'importantes recettes de cette activité n'induit pas un constat différent, étant du reste rappelé qu'une viabilité à long terme et une rentabilité suffisante permettent précisément de faire la distinction entre une exploitation agricole et l'agriculture exercée à des fins purement récréatives (cf. consid. 4b supra). Pour le surplus, l'instruction a permis de s'assurer que le recourant dispose de surfaces de pâturages et d'une base fourragère suffisantes pour subvenir aux besoins d'un cheptel de 34 chevaux, tel qu'il est prévu à l'avenir, et même davantage (cf. le préavis du SAVI du 8 juillet 2016 et le compte-rendu d'audience du 22 juin 2017). Il s'ensuit, sous réserve des conditions de nécessité et de proportionnalité traitées ci-après, que les installations litigieuses sont

conformes à la zone agricole dans laquelle elles s'implanteraient, au sens de l'art. 16a bis LAT.

#### **E. 5**

Le recourant soutient que le nouveau hangar de 650 m<sup>2</sup> prévu sur la parcelle 239 serait surdimensionné par rapport aux besoins objectifs du constructeur. Il en veut pour preuve que les machines agricoles sont actuellement entreposées dans le hangar n° ECA 380, d'une surface de 454 m<sup>2</sup>, dont la moitié a déjà été transformée en boxes pour chevaux. Il doute du reste que ce hangar soit nécessaire à cet endroit puisque selon ses dires, le constructeur n'exercerait pas d'activité agricole sur les parcelles 237 et 239, mais uniquement sur d'autres biens-fonds dont il serait propriétaire. Il y voit une violation du principe de la nécessité. a) Hors de la zone à bâtir, de façon générale, la conformité est liée à la nécessité: la construction doit être adaptée, par ses dimensions et son implantation, aux besoins objectifs du propriétaire ou de l'exploitant (cf. art. 16 LAT et art. 34 OAT). Cette clause de la nécessité – ou du besoin – vaut également pour les constructions et installations destinées à la détention et à l'utilisation de chevaux (cf. art. 16a bis al. 1 et art. 34b al. 6 OAT). Ladite clause entend limiter les constructions nouvelles à celles qui sont réellement indispensables à l'exploitation afin de garantir que la zone en question demeure une zone non constructible. La nécessité de nouvelles constructions s'apprécie en fonction de critères objectifs. Elle dépend notamment de la surface cultivée, du genre de cultures et de production (dépendante ou indépendante du sol), ainsi que de la structure, de la taille et des nécessités de l'exploitation. En définitive, ces constructions doivent être adaptées, notamment par leur importance et leur implantation, aux besoins objectifs de l'exploitation en cause (cf. ATF 133 II 370 consid. 4.2; ATF 129 II 413 consid. 3.2; TF 1C\_496/2015 du 23 septembre 2016 consid. 3.1.1; TF 1C\_525/2014 du 24 juin 2015 consid. 5 et les références citées). b) Sur le vu du dossier et des indications recueillies en cours d'audience, le futur hangar se composera de trois parties, la première contenant une citerne, la deuxième un abri pour les machines sensibles au gel et la troisième un hangar proprement dit, ouvert côté route, servant de garage à toutes les autres machines agricoles. Il permettra ainsi d'y ranger les engins actuellement entreposés à l'extérieur, chez des tiers ou dans le bâtiment n° ECA 380, à côté des chevaux. De l'avis du SAVI, une nouvelle halle de 650 m<sup>2</sup> est en effet justifiée pour séparer les bêtes des machines. Selon ses calculs, les surfaces disponibles après construction seraient d'ailleurs inférieures aux besoins de l'exploitation (cf. préavis du 8 juillet 2016). Ces calculs se fondent sur les normes édictées par la Station fédérale de recherches "Agroscope Reckenholz-Tänikon" (ART), ainsi que sur le rapport de ProConseil du 18 mai 2015. Le recourant ne fait valoir aucun motif qui inciterait le tribunal à s'en écarter. Pour le surplus, comme le relève justement le SDT dans sa réponse, la clause du besoin consacrée aux art. 16 LAT et 34 OAT n'exige pas que l'installation projetée soit nécessaire pour la culture de la parcelle sur laquelle elle sera construite, mais bien pour l'exploitation dans son ensemble, l'autorité devant du reste procéder à une pesée de tous les intérêts en présence. Dans ces conditions, il appert que la construction du hangar litigieux répond au principe de nécessité.

#### **E. 6**

Le recourant argue que le nouveau hangar agricole serait d'une taille excessive et empiéterait exagérément sur les surfaces d'assolement. Il affirme qu'il n'aurait pas sa place sur la parcelle 239, puisque ce bien-fonds ne comporte aucun autre bâtiment agricole, contrairement à la parcelle 237, dont l'espace serait suffisant pour l'accueillir. Il dénonce

ainsi une pesée erronée des intérêts, ainsi qu'une violation du principe de concentration. a) Le critère de la nécessité implique aussi que les intérêts en présence soient appréciés et mis en balance. L'implantation et la conception architecturale de la construction ne doivent contrevenir à aucun intérêt prépondérant (cf. art. 34 al. 4 let. b OAT). L'appréciation doit se faire à l'aune des buts et principes énoncés aux art. 1 et 3 LAT (TF 1C\_618/2014 du 29 juillet 2015 consid. 4.1, in : RDAF 2015 I p. 499; TF 1C\_107/2011 du 5 septembre 2011 consid. 4.1), mais également des autres prescriptions du droit fédéral, notamment la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01). En ce qui concerne l'emplacement d'une construction agricole, le droit fédéral n'exige pas l'étude de variantes. Le requérant ne dispose pas pour autant d'un libre choix absolu du lieu d'implantation à l'intérieur de sa parcelle (ATF 129 II 413 consid. 3.2; ATF 125 II 278 consid. 3a). Il faut qu'il apparaisse objectivement nécessaire que la construction soit réalisée à l'endroit prévu; cela suppose un examen de tous les intérêts en présence (TF 1C\_892/2013 du 1<sup>er</sup> avril 2015 consid. 3.2 et les arrêts cités). Dans tous les cas, vu l'important intérêt public à éviter la dispersion des constructions, les bâtiments et installations doivent être regroupés autant que possible ("Konzentrationsprinzip"; ATF 141 II 50 consid. 2.5; TF 1C\_74/2016 du 12 septembre 2016 consid. 2.1). A teneur de l'art. 83 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1), les constructions et installations agricoles doivent s'intégrer dans le paysage. Leur bonne intégration dépend notamment du choix de leur implantation, de leur volume, des matériaux et des teintes utilisés (al. 1). Tout nouveau bâtiment lié à une exploitation agricole doit être regroupé avec les bâtiments déjà existants et former un ensemble architectural. Des dérogations peuvent être accordées par le département si le propriétaire apporte la preuve que les impératifs de l'exploitation agricole le justifient (al. 3). b) En l'espèce, le futur hangar est prévu au nord-ouest de la parcelle 239, laquelle ne comporte actuellement qu'un seul bâtiment, soit celui occupé par le constructeur. Certes, la parcelle 237 est assez vaste pour abriter un hangar agricole supplémentaire. Cela étant, l'emplacement choisi paraît judicieux à plus d'un titre. Premièrement, il s'inscrit dans le prolongement du complexe de bâtiments déjà existant (composé notamment de la ferme et des halles du constructeur, ainsi que de l'habitation du recourant) et face au hangar n° ECA 380, formant ainsi un ensemble bâti cohérent, le découpage parcellaire n'étant pas pertinent sous cet angle. L'impact sur le paysage environnant sera modéré dans la mesure où le hangar se situera en limite de parcelle, empiétant ainsi dans une moindre mesure sur les terres agricoles avoisinantes. En outre, l'implantation en bordure de route et à proximité des autres installations permettra de restreindre les mouvements de l'exploitant, voire de son personnel pour y accéder, d'éviter ainsi de devoir aménager de nouveaux accès et, par voie de conséquence, de diminuer les nuisances. Dans ces circonstances, le seul intérêt privé du recourant à ne pas voir de nouvelle construction agricole s'ériger à proximité de son logement n'apparaît pas prépondérant, ce d'autant moins que la façade de sa maison qui ferait face au futur hangar est aveugle. Quant à l'emplacement proposé par le recourant, à la place ou en aval du paddock sur la parcelle 237, il aurait au contraire les inconvénients, constatés en cours d'audience, de créer en arrière des bâtiments n°s ECA 218, 220 et 380 une deuxième rangée de bâtiments sur les terres agricoles, de compliquer l'accès des chevaux aux pâturages et de nécessiter la création ou l'élargissement d'un accès spécifique pour les machines agricoles. Par ailleurs, quant à l'argument du susnommé selon lequel une telle implantation aurait le mérite d'être accessible depuis la servitude de passage située derrière la grange principale (n° ECA 218) et le bâtiment attenant, soit de libérer le chemin

communal DP 1038, il est inconsistant, puisque le nouveau hangar ne servira qu'à abriter les machines agricoles du constructeur et n'engendrera donc pas de trafic supplémentaire, étant encore précisé qu'aucun "désengorgement" du chemin communal n'apparaît nécessaire (cf. consid. 7 infra ). Enfin, les surfaces d'assolement sont de première qualité tant sur la parcelle 237 que sur la parcelle 239. L'implantation voulue par le recourant à la place ou en aval du paddock n'apporte aucun avantage sous cet angle, d'autant moins que l'accès y relatif impliquerait une emprise supplémentaire sur lesdites surfaces. En conséquence, l'emplacement prévu ne viole pas le principe de concentration et répond à une pesée correcte des intérêts en présence.

## **E. 7**

Le recourant fait valoir en dernier lieu que l'équipement des parcelles destinées à la construction serait insuffisant, dans le sens où le chemin communal DP 1038, que devraient emprunter les futurs propriétaires de chevaux en pension, ne serait pas adapté à absorber un tel trafic. Il affirme que le cheptel équin toujours plus important du recourant provoque déjà de nombreuses allées et venues, ainsi que des parcsages "sauvages", et que la route d'accès serait déjà très fréquentée depuis la création d'une ferme de loisirs, située en amont du hameau. Il estime qu'il en résulte une insécurité que la municipalité aurait dû régler dans le permis de construire octroyé, sans attendre la révision de son plan général d'affectation d'ici 2021. a) Pour qu'un terrain soit réputé équipé, l'art. 19 al. 1 LAT exige qu'il soit desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. Selon l'art. 104 al. 3 de la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11), la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction 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. D'après la jurisprudence, une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (ATF 121 I 65 consid. 3a et les arrêts cités). Pour qu'une desserte routière soit adaptée à l'utilisation prévue, 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 de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (TF 1C\_36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.1). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan des zones. La voie d'accès est aussi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut dès lors 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. Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation (ATF 129 II 238 consid. 2; ATF 121 I 65 consid. 3a in fine ; ATF 119 Ib 480 consid. 6; ATF 116 Ib 159; ATF 96 I 369 consid. 4; CDAP AC.2013.0296 du 13 novembre 2014 consid. 2b). 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 (cf. notamment CDAP AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a et les références). La question de savoir si, malgré son étroitesse, un accès est admissible dépend notamment du nombre de logements desservis et de la configuration des lieux (CDAP AC.2013.0296 du 13 novembre 2014 consid. 2b; CDAP AC.2013.0342 du 18 août 2014 consid. 6b/bb). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du Tribunal cantonal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS). Les normes VSS ne sont pas des règles de droit et ne lient pas le tribunal, mais restent l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés; elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert. Ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (CDAP AC.2013.0296 du 13 novembre 2014 consid. 2b et les références citées). b) En l'occurrence, le chemin communal DP 1038 peut être régi par la norme VSS 640 045 relative aux "routes de desserte". Les routes de desserte sont des routes à l'intérieur des espaces bâtis qui n'ont dans le réseau routier qu'une importance de quartier. Elles desservent des parcelles ou des bâtiments et conduisent la circulation aux routes collectrices. Selon l'étendue et le caractère du périmètre à desservir, on distingue les routes de desserte de quartier (300 unités de logement, deux voies de circulation, croisement possible entre camion/voiture de tourisme en cas de vitesse très réduite, jusqu'à 150 véhicules par heure), les routes d'accès (150 unités de logement, une ou deux voies de circulation, croisement possible entre deux voitures de tourisme en cas de vitesse très réduite, jusqu'à 100 véhicules par heure) et les chemins d'accès (30 unités de logement, une voie de circulation, croisement possible entre une voiture de tourisme et un cycle en cas de vitesse très réduite, jusqu'à 50 véhicules par heure; cf. let. A ch. 4, let. C ch. 8 et tableau 1 de la norme VSS 640 045). Par ailleurs, en dehors des zones habitées, les réseaux secondaires servent sur le plan communal de desserte agricole et forestière ainsi qu'à relier des hameaux. Ils comprennent les routes de desserte ainsi que les chemins agricoles et forestiers (let. C ch. 9 de la norme VSS 640 040 b). c) Le hameau du \*\*\*\*\* s'étire dès la route cantonale de part et d'autre du chemin du même nom. Il comporte une dizaine de bâtiments tout au plus, certains agricoles, d'autres d'habitations. Certes, comme l'affirme le recourant, les activités équinées du constructeur impliquent plusieurs va-et-vient des propriétaires de chevaux. De plus, une ferme de loisirs s'est développée en amont du chemin, générant ainsi un trafic plus important le week-end (il y aurait jusqu'à 150 passages de voitures selon le recourant), sans compter des courses scolaires en bus la semaine. Cela n'exclut cependant pas que le DP 1038 doive être qualifié de chemin d'accès, au sens décrit ci-dessus, puisque le nombre de passages allégué (non vérifié) est encore bien inférieur aux 50 véhicules par heure qu'un tel chemin doit pouvoir absorber. En tant que tel, le chemin est d'ailleurs suffisamment large pour permettre à une voiture de tourisme et à un cycle de se croiser, au regard de la norme VSS 640 201, y compris dans le goulet. En effet, s'il est vrai qu'il existe un goulet d'étranglement entre les bâtiments nos ECA 220 et 221, il reste néanmoins une largeur de 4,33 m au sol, au point le plus étroit. De surcroît, la route est rectiligne et offre donc une visibilité suffisante pour permettre une traversée sécurisée du goulet, dans le respect des règles de prudence. Au-delà, soit au niveau du futur hangar, elle se rétrécit, pour atteindre environ 3 m de large (accotements compris), conformément aux dimensions usuelles des chemins d'amélioration foncière. Surtout, la route en traversée de hameau comporte de part

et d'autre du goulet des aires stabilisées ou goudronnées pouvant servir aisément de places d'évitement, notamment en cas de croisement avec les engins agricoles du constructeur. Enfin, s'agissant de l'accroissement du trafic qu'engendrerait le projet du constructeur, il sied de rappeler que seuls 8 chevaux supplémentaires sont attendus sur le site, de sorte que le nombre de propriétaires amenés à utiliser le chemin d'accès ne devrait pas augmenter sensiblement. Quant au nouveau hangar, dont on rappelle qu'il n'est pas destiné aux chevaux mais au matériel et aux machines, il ne générera aucun mouvement supplémentaire et disposera au surplus le long du chemin public d'une ouverture complète et d'une vaste place de manœuvre. Il appert ainsi que l'équipement des parcelles concernées est suffisant en termes d'accès.

#### **E. 8**

Vu l'ensemble des considérants qui précèdent, le recours, mal fondé, doit être rejeté et la décision attaquée confirmée. Succombant, le recourant supportera les frais de justice ainsi que des dépens en faveur de la municipalité et du constructeur, qui ont procédé avec l'assistance de mandataires professionnels (cf. art. 49, 55, 91 et 99 LPA-VD).

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