

## >> **L'ÉCRITURE DES RÈGLES RELATIVES A LA DESSERTE PAR LES VOIES ET RESEAUX DU REGLEMENT DES PLU**

*Jean-François Inserguet, Maître de conférences à l'Université de Rennes II*

*Actualisé par Seydou Traoré Professeur à l'université de Reims – Membre associé du SERDEAUT*

### **Fiche 1**

## **FINALITÉS ET CHAMP D'APPLICATION DES RÈGLES RELATIVES A L'ACCES ET A LA DESSERTE PAR LES VOIES**

### **1. Les finalités des règles relatives aux accès et à la voirie**

Selon l'article A. 123-1 du code de l'urbanisme, dont l'application était obligatoire à l'époque des POS, l'article 3 du règlement de zone avait pour intitulé « accès et voirie ».

Afin de répondre aux besoins en matière de mobilité, de sécurité et de salubrité, le règlement peut fixer, en application de l'article R. 151-47 1° du code de l'urbanisme, les conditions de desserte des terrains, susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements (article L.151-39), par les voies publiques ou privées et celles d'accès aux voies ouvertes au public. Cette faculté est indissociable de l'habilitation donnée au même règlement, par les dispositions de l'article L.151-38, de « préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public ».

Aux termes mêmes de l'article R. 151-47, les règles relatives à la desserte par les voies ont un double but :

- prévoir une voirie suffisante pour desservir les constructions et installations à implanter dans la zone, et de la sorte répondre aux besoins de mobilité ;
- assurer la sécurité des usagers des voies de desserte et des voies d'accès.

Si l'article R. 151-47 mentionne également un objectif de salubrité, celui-ci se rapporte a priori davantage aux règles mentionnées au 2° relatives à la desserte des terrains par les services publics de collecte des déchets<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ces dispositions se rapportent en tout état de cause à la desserte des terrains par les voies publiques ou privées, l'article R. 151-47 figurant sous le paragraphe de la partie réglementaire du code de l'urbanisme consacré à la « Desserte par les voies publiques ou privées ». Ainsi, à titre d'exemple, le règlement de la zone 1AUcm du PLU de Talmont Saint Hilaire (Vendée) approuvé en juin 2018 prévoit relativement à la desserte des terrains par les voies que « Les voies en impasses sont autorisées dès lors que l'opération intègre un dispositif de stockage des ordures ménagères en entrée de voie. Ce dispositif de stockage devra être soigneusement intégré (masque paysager par

Comme antérieurement pour le régime des POS, il s'agit de règles que le PLU n'a pas l'obligation de comporter. Néanmoins, il est recommandé aux auteurs des documents d'urbanisme de prévoir de telles mesures, surtout depuis la réforme des autorisations d'occupation des sols entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2007.

En effet, les dispositions du règlement national d'urbanisme (art. R. 111-5) permettant de refuser une autorisation ou de s'opposer à une déclaration si la desserte et les accès sont absents ou insuffisants, ou s'ils présentent des risques, ne sont plus d'ordre public. En conséquence, elles sont inapplicables lorsque la commune est dotée d'un PLU<sup>2</sup>. Si aucune disposition spécifique n'est prévue au PLU concernant l'accès et la voirie, la commune pourra, tout au plus, fonder un refus sur les dispositions de l'article R. 111-2 si le projet comporte des risques pour la sécurité publique<sup>3</sup>. Les dispositions de l'article L. 111-11 (anc. Art. L. 111-4) qui imposent un refus en l'absence des réseaux sont, quant à elles, inopérantes car elles ne visent que ceux d'eau, d'assainissement et d'électricité, non la voirie routière. Une commune n'ayant pas prévu de dispositions relatives aux accès ou à la voirie ne sera donc pas en mesure de s'opposer à une demande d'autorisation de construire si, par exemple, la desserte est insuffisante.

Par conséquent, s'il n'est pas obligatoire de rédiger des règles en matière d'accès et de desserte par les voies, cet apparent libéralisme touche à ses limites. L'absence de règles en cette matière est, en effet, de nature à créer de graves problèmes de sécurité et à entacher le PLU d'une erreur manifeste d'appréciation.

Cela étant, les auteurs du PLU restent libres du choix du support de ces règles, qu'ils peuvent instituer soit au sein d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) notamment sous la forme d'un schéma d'aménagement<sup>4</sup>, soit au sein du règlement de zone y compris sous une formulation a minima reprenant la formulation relativement souple de l'article R. 111-5 selon laquelle les parcelles doivent être desservies par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance du projet ou à la « *destination des constructions ou des aménagements envisagés* », un refus étant possible « *notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie* ». Rien n'interdit par ailleurs de réglementer la desserte par les voies et réseaux à la fois dans une OAP et dans le règlement de zone, en justifiant dans le rapport de présentation, conformément à l'article R. 151-2, de la complémentarité des dispositions édictées par le règlement avec l'OAP.

En tout état de cause, si le règlement du PLU institue des règles en matière d'accès et de desserte par les voies, il devra en être justifié dans le rapport de présentation, comme de toute autre règle. Le rapport de présentation devra en particulier comporter les justifications de la nécessité de ces règles pour la mise en œuvre du PADD ainsi que, le cas échéant, de leur complémentarité avec les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) s'il en existe (art. R. 151-2 2° et 3°). Par ailleurs, dans la mesure où l'article R. 151-47 énonce les motifs en vue desquels de telles règles peuvent être fixées (besoins de mobilité, sécurité), c'est au regard de ces motifs qu'il devra être plus spécialement justifié des conditions d'accès et de desserte par les voies imposées par le règlement. Il ne

---

exemple). Dès lors que la voie desservira plus de 10 logements, un dispositif de retournement sera exigé ».

<sup>2</sup> Ancien article R. 111-4 du code de l'urbanisme, devenu l'article R. 111-5.

<sup>3</sup> CE 10 avr. 1974, Min. aménagement du territoire c/ Bole, req. n° 92821. – CE 29 déc. 1995, Wosmicki, req. n° 138997. – CAA Marseille, 16 juin 1998, Nicolas, *BJDU* 1998, p. 306.

<sup>4</sup> Voir la fiche 2 ainsi que la fiche relative aux OAP. Dans ce cas, les orientations relatives à l'accès à la desserte par les voies s'imposeront en termes de compatibilité.

serait pas inutile de rappeler ces justifications en introduction des dispositions concernées, d'autant plus que le décret du 28 décembre 2015 s'inscrit dans une logique d'économie des règles d'urbanisme qui veut que l'on ne réglemente que dans la mesure où le besoin s'en fait sentir sur le territoire concerné, et ce même si, comme il a été rappelé plus haut, l'absence de règles portant sur ces questions est souvent, en elle-même, dommageable au point de pouvoir caractériser une erreur manifeste d'appréciation.

## 2. **Le champ d'application des règles relatives à la desserte par les voies**

Les dispositions de l'article R. 151-47 1° sont plus précises que celles de l'ancien article R. 123-21 2° qui prévoyaient simplement la possibilité pour le règlement de fixer des règles « *relatives à l'accès, à la desserte* ». Désormais, sont visées « *les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public* ».

Sont désormais visés la « *desserte* » par la « *voie publique* » mais aussi « *l'accès* » aux « *voies ouvertes au public* », ce qui peut inclure des voies privées.

### ■ **La notion de « voie publique »**

Une voie publique est, au sens du code de la voirie routière, une voie affectée à la circulation terrestre publique (hors voies ferrées) et appartenant au domaine public de la collectivité (État, commune, département) qui en est propriétaire (c. voirie routière, art. L. 111-1). Au sens domanial du terme, elle englobe la chaussée ouverte aux véhicules mais aussi ses dépendances comme les trottoirs<sup>5</sup>.

Les auteurs du PLU peuvent donner une définition de ce qu'ils entendent par « *voie publique* » dans le règlement ou dans un lexique annexé au règlement<sup>6</sup>. En l'absence de précision de leur part, la notion sera interprétée par le juge administratif « *comme comprenant non seulement la partie de la chaussée ouverte à la circulation des véhicules, mais aussi la partie de l'emprise réservée au passage des piétons* »<sup>7</sup>.

### ■ **Les notions de « voie privée » et de « voie ouverte au public »**

Une voie privée se distingue en principe de la voie publique par la personne qui en est propriétaire. Une voie privée est donc en général une voie appartenant à une personne privée, mais il peut s'agir également du domaine privé communal, tels les chemins ruraux.

Pour être considérée comme une voie de desserte, elle doit être utilisable par plusieurs propriétés et donc être « *ouverte au public* » ce qui suppose l'accord exprès ou tacite du ou des propriétaires. Par exemple, est considérée comme « *ouverte à la circulation du public* » une voie privée en impasse desservant six propriétés dès lors qu'aucun panneau ne signale son caractère privé et n'en limite l'accès<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> CE 14 mai 1975, Sieur Chatard, req. n° 90899.

<sup>6</sup> Voir les fiches relatives aux problèmes généraux d'écriture des PLU. Pour un exemple de lexique relatif à la voirie et aux accès : CE 15 nov. 2000, Marlangeon, req. n° 195431.

<sup>7</sup> CE 19 juin 2002, Commune de Beausoleil, req. n° 219 647.

<sup>8</sup> CAA Lyon, 17 juin 2008, Commune de Saint-Martin-La Pleine, req. n° 06LY02599.

Les « voies privées ouvertes à la circulation », au sens de l'article L.318-3 du code de l'urbanisme, s'entendent des rues et des chemins situés dans des « ensembles d'habitations », ayant ou non le caractère d'un lotissement.<sup>9</sup> « L'ouverture au public », c'est-à-dire à la « circulation publique », est réputée effective lorsque les rues et les chemins concernés sont mis à la disposition des véhicules et des piétons autorisés à y circuler.

L'autorisation de circuler, subordonnée au consentement explicite ou tacite des propriétaires,<sup>10</sup> se déduit de la considération selon laquelle les propriétaires ont renoncé, dans les faits, à une jouissance privative exclusive de leurs voies privées. L'ouverture à la circulation publique emporte certaines conséquences juridiques caractéristiques. Le maire de la commune concernée, qui exerce sur les voies considérées son pouvoir de police de réglementation de la circulation et du stationnement,<sup>11</sup> est compétent pour enjoindre aux propriétaires d'exécuter des travaux nécessaires à la sécurité des usagers.<sup>12</sup> La commune a la faculté de participer<sup>13</sup> à l'entretien des voies ouvertes à la circulation publique.

L'article L.318-3 du code de l'urbanisme confère la possibilité de modifier le statut juridique des voies privées ouvertes à la circulation publique, par voie de conséquence de l'incorporation de celles-ci dans le domaine public routier<sup>14</sup>. En effet : « La propriété des voies ouvertes à la circulation publique dans les ensembles d'habitations peut...être transférée d'office, sans indemnité, dans le domaine public de la commune sur le territoire de laquelle ces voies sont situées. La décision de l'autorité administrative portant transfert vaut classement dans le domaine public et éteint, par elle-même et à sa date, tous droits réels et personnels existant sur les biens transférés. Cette décision est prise par délibération du conseil municipal. Si un propriétaire intéressé a fait connaître son opposition<sup>15</sup>, cette décision est prise par arrêté du préfet, à la demande de la commune ».

Le principe d'une appropriation publique gratuite, dans cette situation, a fait l'objet d'une question prioritaire de constitutionnalité transmise par le Conseil d'Etat.<sup>16</sup> Dans sa décision QPC du 6 octobre 2010, le Conseil constitutionnel a jugé conformes à l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen les dispositions de l'article L.318-3 du code de l'urbanisme.<sup>17</sup>

<sup>9</sup> CE, 4 novembre 1992, Association foncière urbaine Le Moulin à vent, req. N°124419

<sup>10</sup> Par « propriétaires », on entend les colotis, les copropriétaires et les indivisaires : CE, 7 août 1906, Compagnie des Mines de Douchy, Rec. Lebon, p.764.

<sup>11</sup> CE, 19 novembre 1975, Epoux Roussel, Rec. Lebon, p.900

<sup>12</sup> CE, 9 novembre 1956, Porry, Rec. Lebon, p.635

<sup>13</sup> Sous sa responsabilité : CE, 16 novembre 1957, Ville de Marseille c/ Dame Poro, Rec. Lebon, p.1041 ; CE, 9 février 1977, Ville de Limoges, Rec. Lebon, p.742

<sup>14</sup> Le transfert d'office peut inclure, outre les voies elles-mêmes, les éléments constituant un « accessoire indispensable » à ces voies. Tel est à titre d'exemple le cas d'un dispositif d'éclairage mais pas des espaces verts, réseaux d'eau et d'assainissement et sentes techniques (CAA Marseille, 1<sup>er</sup> décembre 2015, req. n° 14MA01791 : AJDA 2016, p. 836, note M. Revert. – V. également relativement à un terre-plein qui n'est pas regardé comme un accessoire indispensable des voies : CE, 19 septembre 2016, M. Matteo Infosino, req. n° 386950 : Rec. tables à paraître ; BJD 6/2016, p. 434, concl. R. Victor, obs. X.D.L. ; Constr.-urb. 2016, comm. 129, note X. Couton ; DAUH 2017, n° 664.

<sup>15</sup> Les propriétaires peuvent s'opposer à un tel transfert à tout moment, y compris postérieurement à l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 318-3, tant que l'arrêté de transfert n'est pas intervenu, auquel cas le transfert d'office est impossible (CE, 17 juin 2015, Cne de Noisy-le-Grand, req. n° 373187 : *Dauh* 2016, n° 663).

<sup>16</sup> CE, 9 juillet 2010, M et Mme Anastasio, AJDA 2010, p.1405.

<sup>17</sup> RDI, décembre 2010, note N. Foulquier

Les chemins ruraux remplissent, de leur côté, les critères de qualification de « voies ouvertes à la circulation du public », d'autant plus aisément qu'ils sont affectés à l'usage direct du public, en même temps qu'ils appartiennent à une collectivité publique,<sup>18</sup> en application de l'article L.161-1 du code rural. Tout en relevant du domaine privé de cette même commune (article L.2212-1 1° du CGPPP).

Une telle qualification est difficilement applicable à la catégorie des « chemins d'exploitation ». Prévus à l'article L. 162-1 du code rural. Ces derniers servent, en effet, « *exclusivement à la communication entre divers fonds, ou à leur exploitation* », leur usage pouvant être interdit au public, ce qui est souvent le cas. Or, ils perdent leur nature de « *chemins d'exploitation* » s'ils sont également destinés à assurer la desserte des propriétés non-riveraines<sup>19</sup>.

Par ailleurs, rien n'interdit au PLU de réglementer les voies de desserte internes au terrain d'assiette des constructions autorisées. Les possibilités offertes à ses auteurs sont donc plus larges que celles données par l'article R. 111-5 (ancien art. R. 111-4) dont les dispositions ne peuvent pas viser les voies internes<sup>20</sup>. Dans un souci de sécurité juridique, il appartient cependant aux auteurs du PLU de mentionner clairement à quels types de voies les dispositions prévues s'appliquent.

#### ■ **Le cas des servitudes de passage**

La servitude de passage prévue à l'article 682 du code civil permet d'emprunter une propriété privée pour gagner un tènement enclavé. Elle est établie par accord entre les parties ou, à défaut, par voie judiciaire.

L'existence d'une servitude peut être considérée comme un « accès » au sens du PLU. Ce dernier peut également poser des conditions liées à l'emprise, la largeur, la position de la servitude<sup>21</sup>.

En revanche, un PLU ne peut pas poser le principe général selon lequel l'accès au terrain devra se faire sans recourir à une servitude de passage<sup>22</sup>. Une telle disposition porte en effet atteinte au « *droit de passage* » reconnu par le code civil. Le règlement peut, en revanche, préciser que la servitude ne sera pas assimilable à une voie d'accès au sens du PLU si elle ne permet pas de réunir les conditions de sécurité nécessaires. Cette condition doit toutefois être exprimée clairement. À défaut, la servitude de désenclavement sera considérée comme offrant à la parcelle un accès sur la voie.

#### ■ **Les notions de « desserte » et « d'accès »**

Desserte et accès sont deux notions complémentaires (voir schémas en annexe), mais néanmoins distinctes<sup>23</sup>.

<sup>18</sup> Article L.161-1 du code rural

<sup>19</sup> Cass. 3<sup>e</sup> civ. 3 oct. 2007, n° 06-19454, Agostini et a. c/ Aubery et a. – Cass. 3<sup>e</sup> civ. 7 déc. 2010, n° 09-15.387, Carlino c/ Arguillet.

<sup>20</sup> CE 26 oct. 2005, Commune de Sceaux, req. n° 265488.

<sup>21</sup> Par exemple, CE 29 déc. 1995, Mme Antoinette X, req. n° 122960.

<sup>22</sup> Par exemple : « L'accès au terrain devra se faire directement par une façade sur rue sans recourir à un passage aménagé sur fonds voisin », CAA Versailles, 10 mai 2007, Commune de Ballancourt-sur-Essonne, req. n° 05VE01731.

<sup>23</sup> L'article R. 111-5 du code de l'urbanisme fait d'ailleurs clairement cette distinction en permettant au premier alinéa de refuser un projet sur des terrains qui ne seraient pas « desservis » par des



L'existence d'une desserte signifie qu'une voie arrive aux abords immédiats du projet. Cette voie doit, au demeurant, être utilisable, ce qui n'est pas le cas d'un simple sentier piétonnier d'un mètre de large<sup>24</sup>.

Mais le projet doit disposer d'un « accès », c'est-à-dire avoir la possibilité de se raccorder à cette voie<sup>25</sup>. Ainsi, par exemple, les terrains riverains d'une voie expresse sont desservis par cette dernière mais tout accès leur est interdit (c. voirie routière, art. L. 122-2 et C. urb., art. L. 111-13).

L'accès correspond donc, au sein du terrain privé, à l'ouverture en façade donnant sur cette voie de desserte (portail, porche) et au cheminement y conduisant. Il peut s'agir d'une bande de terrain ou d'une servitude de passage, ce qui n'est pas le cas, par exemple, d'une simple tolérance permettant d'emprunter un chemin forestier pour accéder à une voie publique<sup>26</sup>.

Pour le juge administratif, un accès n'a pas à être lui-même une voie ouverte à la circulation.<sup>27</sup> Le Conseil d'Etat a rappelé cette conception dans un arrêt du 7 octobre 2015, n°381020, SCI des Joncs : « *Il résulte de ces dispositions du règlement du plan local d'urbanisme de la commune de Dammartin-en-Goële que, pour être constructible, un terrain doit disposer d'un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité et que cet accès doit, par ses caractéristiques, permettre d'assurer la sécurité des usagers, ainsi que la défense contre l'incendie et la protection civile. Ces dispositions ne font pas obstacle à ce que l'accès consiste en un passage aménagé sur un fonds voisin, dès lors que le passage satisfait aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie et de protection civile, et n'imposent pas qu'il soit lui-même constitutif d'une voie privée ouverte à la circulation* ».

#### ■ **La distinction entre les voies existantes et celles à créer**

En principe, les règles relatives à la desserte par les voies du règlement de zone s'appliquent même si la voie est antérieure au PLU<sup>28</sup>.

Le document peut toutefois prévoir des dispositions différentes, qui rendent applicables les règles relatives à la desserte et aux accès uniquement aux voies futures. Tel est le cas lorsque les auteurs du document mentionnent les « voies à créer »<sup>29</sup>, les « voies créées »<sup>30</sup> ou « l'ouverture des voies carrossables »<sup>31</sup>. Une attention toute particulière doit donc être portée à la formulation retenue.

Par ailleurs, lorsque la création ou l'élargissement d'une voie est prévue, cette dernière doit être certaine pour que les terrains puissent être considérés comme étant desservis ou bénéficiant d'un accès.

---

voies publiques ou privés et en ouvrant également cette faculté au deuxième alinéa « si les accès » présentent un risque pour la sécurité.

<sup>24</sup> CAA Paris, 5 mars 1996, Gelle et société Cabinet Ferré c/ Commune de Verrières-le-Buisson, req. n° 93PA00118.

<sup>25</sup> Voir Rémi Decout-Paolini, observations sur CE, 7 octobre 2015, n°340020, SCI des Joncs, RDI 2015, p.549

<sup>26</sup> CE 3 avr. 2006, Jolivet, req. n° 258432, *BJDU* 2006, n° 3, p. 208, concl. De Silva : en l'espèce, simple tolérance accordée au pétitionnaire par l'Office national des forêts lui permettant d'emprunter un chemin forestier.

<sup>27</sup> CE, 9 mai 2012, n°335932, M. Bartolo, *AJDA* 2012, p.974

<sup>28</sup> CE 21 juill. 1989, Jean-Claude Y, req. n° 41118.

<sup>29</sup> CE 7 févr. 1973, Époux Cosson, req. n° 84767.

<sup>30</sup> CAA Nançy, 7 oct. 1993, Commune de Remiremont, req. n° 93NC00148.

<sup>31</sup> CE 14 mai 1980, Lafont, req. n° 11849.

Il ne suffit donc pas qu'une réserve publique ait été instituée ou plus généralement que la création de la voie ait été planifiée dans le PLU. Les travaux doivent être programmés ou une cession de terrain en cours<sup>32</sup>.

Le juge administratif rappelle ainsi de manière constante que la conformité d'un projet aux prescriptions du plan en matière de desserte par les voies « *s'apprécie non par rapport à l'état initial de la voie mais en tenant compte des prévisions inscrites dans le plan (...) à l'égard de celle-ci et des circonstances de droit et de fait déterminantes pour leur réalisation* »<sup>33</sup>.

Le Conseil d'Etat a apporté d'utiles précisions dans un arrêt du 28 décembre 2017<sup>34</sup> sur les circonstances de droit et de fait susceptibles d'être déterminantes pour la réalisation d'une voie et qui peuvent en conséquence conduire à considérer que la réalisation d'une voie planifiée dans un PLU présente un caractère certain. En l'espèce, le PLU communal avait réservé un emplacement – lequel apparaissait de manière très curieuse dans une « orientation d'aménagement »- pour la création d'une voie publique destinée à assurer la desserte d'une zone à urbaniser. L'article AU 13 du règlement applicable à cette zone prévoyait par ailleurs que : « Toute opération doit obligatoirement accéder sur les voies publiques par les emplacements prévus dans les orientations d'aménagement ». Les deux documents (orientation d'aménagement et règlement) se complétaient ainsi pour définir les conditions d'aménagement de la zone AU. La cour administrative d'appel de Marseille avait annulé un permis de construire un EPHAD accordé le 13 avril 2012 au sein de ladite zone, au motif d'une absence de certitude quant à la réalisation de la voie publique prévue au PLU et qui devait assurer la desserte du projet litigieux. Saisi d'un pourvoi en cassation, le Conseil d'Etat annule cet arrêt. Confirmant sa jurisprudence antérieure, il rappelle que la seule inscription d'une voie en emplacement réservé ne suffit pas à considérer que l'obligation de desserte par cette voie imposée par le règlement est remplie<sup>35</sup>. En revanche, il reproche aux juges d'appel de ne pas avoir pris en compte des actes intervenus postérieurement à la délivrance du permis de construire et de ne pas avoir examiné si ces actes étaient susceptibles de révéler, à cette date, une certitude « suffisante » quant à la réalisation des travaux planifiés par le PLU. En effet, la commune avait acquis peu de temps après la délivrance de l'autorisation, le 30 mai 2012, une parcelle en vue d'y créer la voie et le conseil municipal avait instauré à cet effet par délibération du 11 septembre 2012 une participation pour voirie et réseaux dans le secteur concerné. La circonstance que les actes

<sup>32</sup> CE 30 mai 1994, M. et Mme Loison, req. n° 116463.

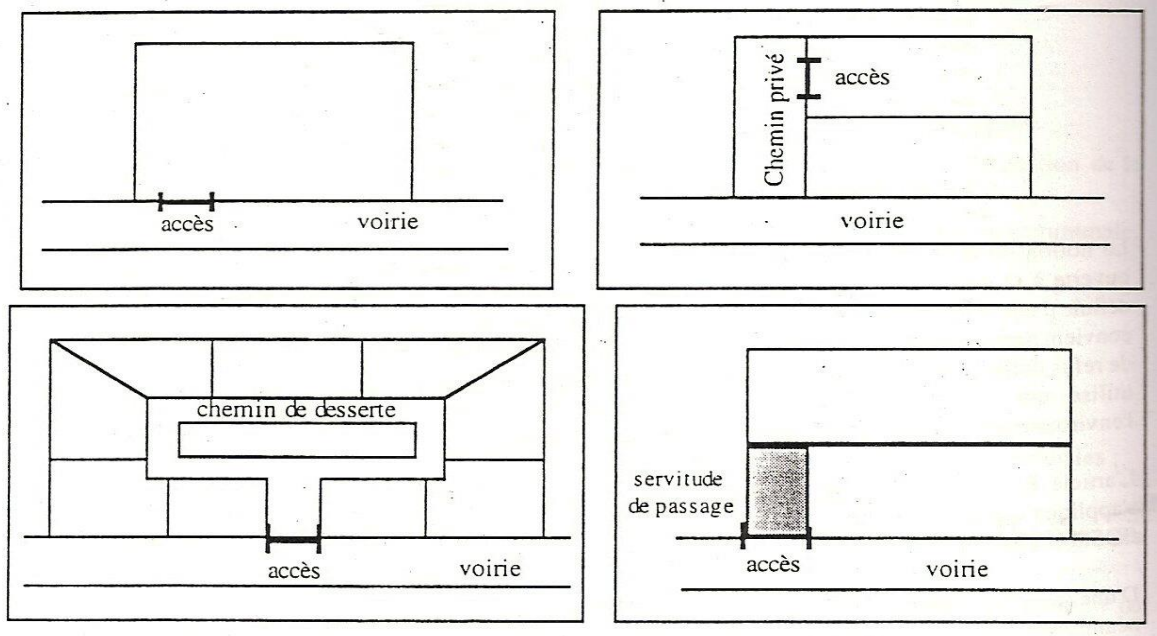
<sup>33</sup> CE 20 janv. 1988, SCI Le Clos du Cèdre, req. n° 85548 : « *Considérant que la conformité d'un immeuble aux prescriptions d'un plan d'occupation des sols s'apprécie non par rapport à l'état initial de la voie mais en tenant compte des prévisions inscrites dans le plan d'occupation des sols à l'égard de celle-ci et des circonstances de droit et de fait déterminantes pour leur réalisation ; que, s'il n'est pas contesté que le plan en vigueur le 15 mai 1985 prévoyait l'élargissement futur de la rue Roger Salengro, il ne ressort pas des pièces du dossier que la réalisation des travaux nécessaires à cet élargissement était certaine à la date de la délivrance du permis de construire* ».

<sup>34</sup> CE, 28 décembre 2017, n°399165, Société résidence Saint-Roch, Commune de Villelaure, RDI 2018 p.190, obs. M. Revert.

<sup>35</sup> On ajoutera que la circonstance qu'une orientation d'aménagement et de programmation prévoit sur un secteur une voie de desserte ne suffit pas davantage à considérer que les conditions de desserte des futures constructions par cette voie sont satisfaites, quand bien même une telle orientation définit un élément structurant de l'organisation globale du secteur opposable aux demandes d'autorisation et dont la réalisation constitue une condition d'urbanisation du secteur. Outre la circonstance qu'une telle orientation ne s'impose qu'en termes de compatibilité et ouvre donc une marge de manœuvre dans sa mise en œuvre (qui ne permet pas de considérer notamment que le tracé de la voie est figé), la logique qui demeure est de distinguer ce qui est planifié dans un PLU de ce qui est effectivement réalisé.

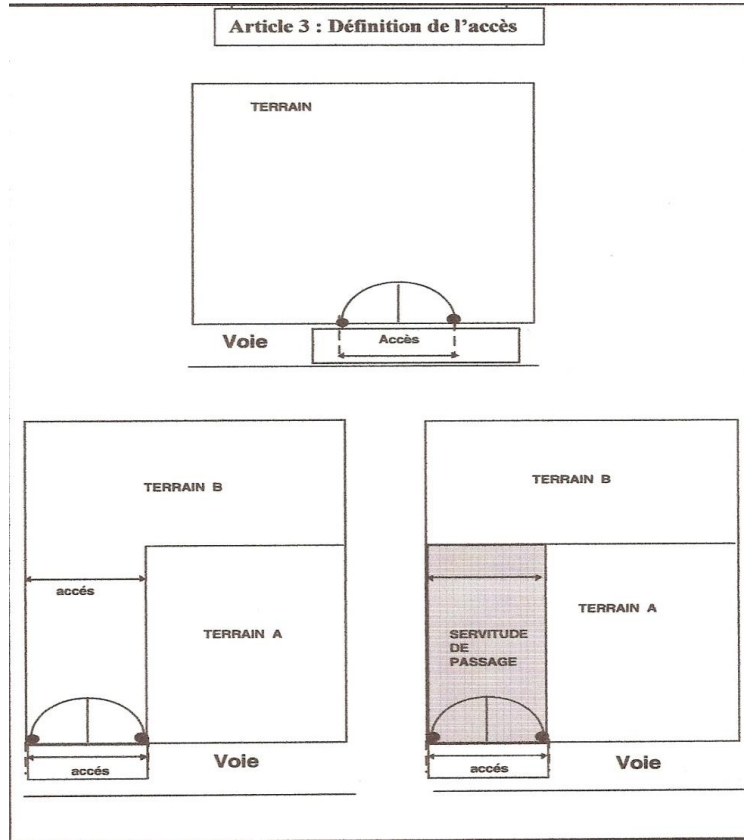
matérialisant la mise en œuvre des dispositions du PLU (et donc concrétisent la réalisation de la voie) soit postérieure à la date de délivrance du permis ne permet donc pas à elle seule de conclure au non respect des obligations imposées pour la desserte par les voies. Compte tenu des délais de préparation de tels actes en particulier, il peut être démontré que, dans les faits, et même si cela n'a pas encore été acté juridiquement, la réalisation de la voie est engagée, la proximité des actes avec la délivrance de l'autorisation de construire entrant en ligne de compte. La prise en compte d'événements futurs mais certains est ainsi de nature à constituer un critère de certitude « suffisant ».

### Annexe : exemples de croquis et schémas explicatifs



Source : Guide des POS, MELT, 1998





Source : PLU de Versailles