

BGer 1C 38/2020 vom 7. Oktober 2020

Bundesgericht, 2020-10-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_38_2020

FR: TF 1C 38/2020 du 7 octobre 2020

IT: TF 1C 38/2020 del 7 ottobre 2020

Regeste

permis de construire | Aménagement du territoire et droit public des constructions

Erwägungen

E. 1

Les recours sont dirigés contre le même arrêt cantonal et portent sur des questions juridiques pour l'essentiel identiques. Il se justifie dès lors, pour des motifs d'économie de procédure, d'ordonner la jonction des causes 1C_38/2020 et 1C_39/2020 et de statuer sur les mérites des recours dans un unique arrêt (cf. art. 71 LTF et 24 PCF [RS 273]; ATF 133 II 366).

E. 2

Le Tribunal fédéral examine d'office la recevabilité des recours qui lui sont soumis (arrêt 1C_95/2017 du 24 mai 2017 consid. 1 non publié in ATF 143 II 495 ; 141 II 113 consid. 1 p. 116). Dirigés contre une décision finale rendue en dernière instance cantonale (art. 90 LTF) dans le domaine du droit public des constructions, les recours sont en principe recevables comme recours en matière de droit public conformément aux art. 82 ss LTF , aucune des exceptions prévues à l' art. 83 LTF n'étant réalisée. Les recourants ont pris part à la procédure devant le Tribunal cantonal. Ce dernier a reconnu la qualité pour recourir de la recourante 6, en tant qu'administratrice de la PPE et titulaire de places de stationnement; étaient par ailleurs concernés les recourants 2 et 3, également en tant que titulaires de places de stationnement. La qualité pour agir desdits recourants, au stade du recours fédéral, doit pour les mêmes motifs aussi leur être reconnue, en application de l' art. 89 al. 1 LTF , ceux-ci étant particulièrement touchés par l'arrêt attaqué. Dès lors - compte tenu de surcroît de l'issue du litige -, la qualité pour recourir des recourants 1, 4 et 5 peut, à ce stade, tout comme devant l'instance précédente, demeurer indécise, bien que ces derniers apparaissent également titulaires de places élargies (places nos 1 et 4), selon les constatations cantonales et le plan du 10 septembre 2014. Les autres conditions de recevabilité étant au surplus réunies, il convient d'entrer en matière.

E. 3

Appelé à examiner la question de la desserte du quartier par les transports en commun, le Tribunal cantonal a constaté que celui-ci était non seulement desservi par une ligne de bus ordinaire, mais également par un service de Taxibus garantissant, en substance, un transport hors des horaires ordinaires d'exploitation. Sans contester l'existence du Taxibus, les recourants reprochent à l'instance précédente de ne pas avoir fait état des restrictions d'utilisation dont souffrait ce service (limitation du nombre d'enfants, pas de possibilité pour les personnes à mobilité réduites, interdiction des animaux, etc.). Ils demandent au Tribunal fédéral de compléter l'état de fait sur ce point. Les recourantes 1 et 2 reprochent encore au

Tribunal cantonal d'avoir tenu compte de l'existence du service de Taxibus sans toutefois leur avoir offert la possibilité de se déterminer à son propos; elles y voient une violation de leur droit d'être entendues.

E. 3.1

Indépendamment de la question de savoir si l'existence d'une offre de Taxibus constitue un fait notoire, comme l'a jugé le Tribunal cantonal, et, par voie de conséquence, si ses modalités d'utilisation - également accessibles sur Internet - doivent recevoir une qualification identique (cf. ATF 143 IV 380 consid. 1.2 p. 384 s.; voir également BERNARD CORBOZ, Commentaire de la LTF, 2e éd. 2014, n. 13b ad art. 99 LTF), la critique des recourants doit être écartée. Les restrictions dont ils se prévalent demeurent sans influence sur le sort de la cause. On ne saurait en effet, pour les motifs exposés ultérieurement, reprocher à la cour cantonale d'avoir retenu l'existence d'une possibilité de transport hors des horaires ordinaires, sans tenir compte de ses limitations, et d'avoir, sur cette base, nié le droit à un accroissement du nombre de places intérieures. A cela s'ajoutent au demeurant d'autres éléments, à l'instar de l'existence d'au moins un emplacement à disposition de chacun des logements concernés, justifiant le refus prononcé par l'instance précédente (cf. consid. 5). Cette première critique doit dès lors être écartée.

E. 3.2

Par voie de conséquence, le grief de violation du droit d'être entendu apparaît également mal fondé. Les recourantes 1 et 2 affirment en effet que, si elles avaient été interpellées s'agissant de l'offre de Taxibus, elles auraient pu faire valoir les restrictions affectant ce service et démontrer ainsi son inadéquation. Or ces limitations étant sans influence sur le sort de la cause, un renvoi à l'instance précédente, pour ce motif, constituerait une vaine formalité ne conduisant qu'à un prolongement de la procédure (cf. ATF 143 IV 380 consid. 1.4.1; arrêt 1C_327/2019 du 11 juin 2020 consid. 4.1). On relèvera néanmoins, que les recourantes pouvaient, contrairement à ce qu'elles affirment, prévoir que le Tribunal cantonal tiendrait compte de ce service dans son appréciation de la situation: l'existence de celui-ci - indépendamment du caractère notoire que lui prête la cour cantonale - ressort en effet d'un article de presse du 19 avril 2018, versé au dossier cantonal par la municipalité, à l'appui de ses déterminations du 8 mai 2018.

E. 3.3

Sur le vu de ce qui précède, les griefs sont rejetés.

E. 4

Les recourants, dans leur ensemble, se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendus. Ils font grief à l'instance précédente de n'avoir pas donné suite à leur requête d'inspection locale.

E. 4.1

Tel qu'il est garanti par l' art. 29 al. 2 Cst. , le droit d'être entendu comprend en particulier le droit pour le justiciable de participer à l'administration des preuves, d'en prendre connaissance et de se déterminer à leur propos. Cette garantie constitutionnelle n'empêche pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1 p. 299 et les

références citées).

E. 4.2

Par ordonnance du 28 mai 2018, l'instance précédente a signalé aux parties qu'il était renoncé à procéder à une inspection locale, la cause étant en état d'être jugée. Le Tribunal cantonal les a par ailleurs informées qu'il tiendrait compte des informations et prises de vues disponibles sur le guichet cartographique du canton de Vaud (www.geo.vd.ch) ainsi que sur map.search.ch, respectivement sur Google Street View. La cour cantonale a considéré qu'il n'était pas nécessaire de procéder à la mesure requise par les recourants, pour en particulier faire constater que l'augmentation du nombre de places de parc n'avait pas un accroissement du volume bâti pour conséquence, qu'il n'y avait pas de places de stationnement publiques à proximité et que la topographie des lieux n'était pas propice à la mobilité douce. Comme le relève la commune et bien qu'il n'ait pas procédé à l'inspection requise, le Tribunal cantonal a néanmoins tenu compte des éléments que les recourants entendaient prouver par ce biais. Il a ainsi en substance estimé que le risque de parking sauvage, lié à l'absence d'emplacements publics, ne présentait pas un intérêt public propre à permettre le dépassement du nombre réglementaire de places. On comprend par ailleurs de l'arrêt attaqué, que l'instance précédente s'est également basée sur la topographie des lieux, plus particulièrement sur l'altitude du site par rapport au Bourg de Lutry, pour statuer; elle a jugé cet aspect non pertinent compte tenu de la desserte par les transports en commun ainsi que la possibilité, sur le plan de la mobilité douce, de l'utilisation de cycles à assistance électrique. La cour cantonale a enfin reconnu que les modifications litigieuses n'impactaient pas l'aspect extérieur de l'immeuble, constat ne modifiant toutefois pas son appréciation de la situation. Dans ces conditions, il importe peu que certaines de ces constatations procèdent de l'utilisation d'outils informatiques, ce que la jurisprudence n'exclut au demeurant pas (cf. arrêt 1C_456/2018 du 25 juillet 2019 consid. 2-2.4). La mesure requise apparaît ainsi sans pertinence et le grief doit être rejeté.

E. 5

Les recourantes 1 et 2 se plaignent que les juges cantonaux ont appliqué la norme VSS 640 281 au lieu de la norme VSS 640 290. Elles invoquent à cet égard une violation du principe de la légalité en lien avec la garantie de la propriété. Egalement en lien avec l'art. 26 al. 1 Cst., ces mêmes recourantes contestent encore l'existence d'un intérêt public à la limitation des places de stationnement. Elles soutiennent aussi, avec les autres recourants, avoir été victimes d'une application arbitraire de l'art. 45 RCAT. Conformément à l'art. 106 al. 2 LTF, il appartient aux parties recourantes de motiver soigneusement les griefs constitutionnels (ATF 142 III 364 consid. 2.4 p. 368; 141 I 36 consid. 1.3 p. 41; 135 III 232 consid. 1.2 p. 234). Or, en l'espèce, à la lecture du grief, on ne discerne pas en quoi l'art. 26 al. 1 Cst. aurait été violé. Quoi qu'il en soit, les recourantes 1 et 2 ne prétendant à juste titre pas que l'arrêt attaqué porterait une atteinte grave à leur droit de propriété (cf. arrêt 1C_493/2018 du 8 avril 2019 consid. 7.1 et les arrêts cités), le Tribunal fédéral examinera les moyens invoqués sous l'angle restreint de l'arbitraire (ibidem).

E. 5.1

Appelé à revoir l'application d'une norme cantonale ou communale sous l'angle de l'arbitraire, le Tribunal fédéral ne s'écarte de la solution retenue que si celle-ci apparaît insoutenable ou en contradiction manifeste avec la situation effective, ou encore si elle a été adoptée sans motifs objectifs et en violation d'un droit certain. En outre, il ne suffit pas que

les motifs de la décision critiquée soient insoutenables, encore faut-il que celle-ci soit arbitraire dans son résultat, ce qu'il appartient à la partie recourante de démontrer conformément aux exigences de motivation déduites de l'art. 106 al. 2 LTF (ATF 133 II 396 consid. 3.2 p. 400). Si l'application de la loi défendue par l'autorité cantonale ne se révèle pas déraisonnable ou manifestement contraire au sens et au but de la disposition ou de la législation en cause, cette interprétation sera confirmée, même si une autre solution - éventuellement plus judicieuse - paraît possible (ATF 140 III 167 consid. 2.1 p. 168; 138 I 305 consid. 4.3 p. 319; 138 III 378 consid. 6.1 p. 379). Selon l'art. 47 al. 2 ch. 6 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985, dans sa version en vigueur jusqu'au 31 août 2018 (aLATC; RS/VD 700.11), les plans et les règlements d'affectation peuvent notamment contenir des dispositions relatives à la création de garages et de places de stationnement et à la perception de contributions compensatoires, destinées à couvrir les frais d'aménagement de places de stationnement, à défaut de terrain privé disponible. Sur le plan communal, l'art. 45 RCAT prévoit que tout propriétaire de bâtiment doit aménager des places de stationnement pour véhicules et vélos, sans empiètement sur les limites de constructions fixées par la loi sur les routes, sur son terrain ou sur un autre terrain à proximité immédiate, moyennant un arrangement à long terme garanti par un titre juridique (al. 1). Le nombre de places doit être calculé sur la base des normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS SN 640 290 et SN 640 065) (al. 2).

E. 5.2

Les recourantes 1 et 2 soutiennent en premier lieu qu'en appliquant la norme VSS 640 281 au lieu de la norme VSS 640 290 indiquée expressément dans le RCAT, le Tribunal cantonal aurait violé le principe de la base légale. Indépendamment de l'absence d'atteinte grave au droit de propriété, ce grief se confond en tout état de cause avec celui d'une application arbitraire de l'art. 45 RCAT, plus spécialement s'agissant du renvoi opéré par cette disposition aux normes édictées par l'Union des professionnels suisses de la route (actuellement, Association suisse des professionnels de la route et des transports [VSS]).

E. 5.2.1

Comme le souligne la municipalité intimée, les recourantes n'avaient pas fait valoir une telle critique devant l'instance cantonale, se plaignant pour la première fois de l'application de la norme VSS 640 281 devant le Tribunal fédéral. S'agissant d'un grief relevant de l'application arbitraire d'une norme communale, on peut dès lors douter de sa recevabilité (cf. arrêts 1C_413/2019 du 24 mars 2020 consid. 4.3.4; 1C_483/2018 du 13 mai 2019 consid. 3.2.2 et la référence citée). Il n'apparaît quoi qu'il en soit pas arbitraire, pour les motifs qui suivent, d'avoir appliqué la norme VSS 640 281. Il n'est pas contesté que la norme VSS 640 065 a été abrogée et remplacée par la norme VSS 640 281, ce que le texte de cette dernière mentionne expressément. L'art. 45 al. 2 RCAT renvoie de façon générale "aux normes édictées par l'Union des professionnels suisses de la route"; la mention chiffrée des normes n'apparaît en revanche qu'entre parenthèses; on peut sans arbitraire en déduire que les informations qu'elles renferment ne revêtent qu'un caractère indicatif. Ainsi, et dès lors que les normes VSS expriment l'état des connaissances des professionnels de la route dans le domaine concerné, il n'est pas critiquable d'avoir fait application du texte le plus récent. La commune confirme de surcroît avoir pour pratique constante d'appliquer la norme VSS 640 281 depuis que celle-ci a remplacé l'ancienne norme abrogée, ce que confirmait de surcroît la jurisprudence cantonale. Les recourants ne le contestent d'ailleurs pas sérieusement, se contentant d'affirmer que l'inspection locale aurait permis de

démontrer que la municipalité n'avait "jamais eu pour pratique de limiter les places de stationnement selon la norme VSS 640 281", ce que l'on peine cependant à concevoir, faute de surcroît d'explications complémentaires. Dans ces conditions, la cour cantonale n'a pas versé dans l'arbitraire en considérant que le renvoi de l'art. 45 al. 2 RCAT constituait un renvoi dynamique à la norme en vigueur.

E. 5.2.2

Il est ainsi sans pertinence de savoir si - comme le soutiennent encore les recourantes 1 et 2 - le plan des mesures OPair 2005, respectivement 2018 de l'agglomération Lausanne-Morges (cf. ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 [OPair; RS 814.318.142.1]), dans le périmètre duquel se trouve la parcelle concernée, commandait ou non l'application de cette norme au cas particulier, ou encore si l'application du plan OPair justifiait la réduction du nombre de stationnements. La Cour de céans relève cependant que l'instance précédente n'en a pas fait directement application; elle a retenu que celui-ci avait principalement pour objet le stationnement "à destination" ou des "activités" et non le stationnement à domicile, respectivement privé pour des logements, domaine dans lequel s'appliquait la norme VSS (cf. arrêt attaqué consid. 4b, p. 11 s.; plan des mesures OPair 2005, mesure AT 5 "Maîtrise du stationnement privé"), ce dont conviennent d'ailleurs tant la municipalité que les recourants 3 à 6.

E. 5.3

C'est ainsi à la lumière de la norme VSS SN 640 281 qu'il convient d'examiner la limitation des places de stationnement confirmée par la cour cantonale. Que celle-ci s'applique par renvoi du règlement communal ou du Plan OPair ne modifie d'ailleurs en rien la cognition du Tribunal fédéral, qui demeure restreinte à l'arbitraire.

E. 5.3.1

Selon la norme VSS 640 281, le dimensionnement de l'offre de stationnement pour l'affectation au logement correspond à une place par 100 m² de surface brute de plancher (SBPU) ou une case par appartement, plus 10% pour les visiteurs; ces chiffres constituent des valeurs indicatives correspondant en règle générale à l'offre nécessaire, indépendamment du type de localisation (ch. 9.1). Des valeurs indicatives inférieures peuvent être utilisées pour des cas spéciaux tels que les logements pour personnes âgées et les foyers d'étudiants (ch. 9.2). Ce n'est qu'à la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, que doit intervenir l'arrondissement du nombre de cases de stationnement à l'entier supérieur (ch. 9.3). Il peut être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives précitées afin de tenir compte de conditions locales particulières "ou" de formes spéciales de logement (p. ex. habitat sans voiture) (ch. 9.4). Sans être contredit sur ce point, le Tribunal cantonal, se référant à sa jurisprudence, a considéré que le critère donnant le plus grand nombre de cases selon le ch. 9.1 de la norme VSS 640 281 devait être retenu.

E. 5.3.2

Dans le cas particulier, la cour cantonale a jugé conformes les calculs effectués par la municipalité sur la base des ch. 9.1 et 9.3 de la norme VSS 640 281, tant lors de l'octroi du permis de construire, que le 8 mai 2018, à la suite de la convention portant sur le transfert de 126 m² de surface de plancher utile. En tenant compte de cette convention, on aboutissait à un total de 14 places de parc (contre 12 lors de la délivrance du permis). L'instance précédente a relevé que ces calculs n'avaient en tant que tels pas été critiqués par les recourants, ce que confirme du reste l'examen des écritures cantonales. Dans ces conditions,

on peut se demander si les recourantes 1 et 2 sont recevables à se prévaloir de la distinction entre SBP (surface brute de plancher) et SBPU (surface brute de plancher utile) (cf. arrêts 1C_413/2019 du 24 mars 2020 consid. 4.3.4; 1C_483/2018 du 13 mai 2019 consid. 3.2.2 et la référence citée), et reprocher, par ce biais, à l'instance précédente d'avoir procédé à un calcul erroné. Elles se prévalent à cet égard, au demeurant, de pièces nouvelles irrecevables, en particulier des plans d'exécution ne figurant pas au dossier cantonal (art. 99 al. 1 LTF). Quoi qu'il en soit, comme le relève à juste titre la commune, la distinction voulue par les recourantes conduit à 15 places. Or, avec les 14 places finalement admises par la municipalité et la place extérieure autorisée, ce sont bien 15 places qui ont finalement été autorisées. On ne discerne dès lors pas l'influence de la présente critique sur le sort de la cause.

E. 5.4

Reste dès lors à examiner si, au regard des circonstances particulières de l'immeuble, la cour cantonale a versé dans l'arbitraire en n'autorisant pas un nombre supplémentaire de places de stationnement, comme le lui reproche l'ensemble des recourants.

E. 5.4.1

Selon la jurisprudence rendue en matière d'équipement routier, fondée sur l'art. 19 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT; RS 700), dont le Tribunal fédéral examine en principe d'office et librement l'application (cf. art. 106 al. 1 LTF), les autorités communales et cantonales peuvent, dans ce domaine, se baser aussi sur les normes édictées en la matière par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Lorsqu'elles appliquent ces normes, en soi non contraignantes, elles le font en tenant compte des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (cf. arrêts 1C_309/2019 du 8 mai 2020 consid. 6.2; 1C_226/2019 du 24 avril 2020 consid. 5; 1C_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1; 1C_56/2019 du 14 octobre 2019 consid. 3.1; 1C_246/2009 du 1er février 2010 consid. 4.1; dans ce sens également: ELOI JEANNERAT, Commentaire pratique LAT: Planifier l'affectation, 2016, n. 27 ad art. 19 LAT). Dans ce cadre, elles disposent cependant d'un important pouvoir d'appréciation, que le Tribunal fédéral doit respecter (cf. arrêt 1C_309/2019 du 8 mai 2020 consid. 6.2 et les arrêts cités). A plus forte raison en va-t-il ainsi lorsque l'application des normes VSS est le fruit d'un renvoi d'une disposition communale, la cognition du Tribunal fédéral étant alors limitée à l'arbitraire (cf. ATF 145 I 108 consid. 4.4.1 p. 112 s.; 142 III 153 consid. 2.5 p. 156).

E. 5.4.2

En l'occurrence, la cour cantonale a considéré, au regard de la situation de la parcelle en cause, qu'un dépassement de la valeur indicative de places de stationnement définie en application de la norme VSS 640 281 ne se justifiait ni par une desserte par les transports en commun insuffisante ni par la topographie des lieux. La desserte par les transports publics était amplement suffisante et permettait de rejoindre en quelques minutes le bourg et la gare de Lutry (en bus) tout comme le centre de Pully, de Lausanne et de l'Ouest lausannois (en train). Enfin, une limitation des places de stationnement selon la norme VSS tendait à une réduction du trafic, ce qui relevait d'un intérêt public, poursuivi notamment par le Plan OPair de l'agglomération Lausanne-Morges.

E. 5.4.3

Selon les recourants, l'appréciation de la cour cantonale ne tiendrait pas suffisamment compte des circonstances locales particulières au sens du ch. 9.4 de la norme VSS. Le site serait excentré; il se situerait en outre à 600 m d'altitude, alors que le Bourg de Lutry se trouverait à 383 m, d'où une forte déclivité. Il n'existerait en outre aucune possibilité de stationnement sur le domaine public à moins de 20 minutes à pied. L'arrêt de bus situé à 450 m (7 minutes à pied) serait insuffisamment desservi. L'offre en Taxibus, tendant à pallier cette carence, serait elle-même insuffisante: pas accessible aux personnes à mobilité réduite; un seul bagage à main par personne; au maximum un enfant de moins de 150 cm par voiture. Ces éléments commanderaient selon eux de s'écarter de la valeur indicative obtenue en application du ch. 9.1 de la norme VSS.

E. 5.4.4

S'agissant tout d'abord de la desserte par les transports en commun, la cour cantonale a constaté que l'arrêt de bus Brélaz se situait à proximité de la parcelle litigieuse, ce que reconnaissent au demeurant les recourants; cet arrêt était desservi par la ligne 69, qu'il était prévu de maintenir du lundi au vendredi entre 6h30 et 20h30 avec un bus par heure; celle-ci permettait de se déplacer en direction de Lutry-Port et Lutry-Landar, avec passage à Lutry-Gare. A trois minutes à pied, se trouvait par ailleurs la gare de Bossière; celle-ci permettait de relier Pully, Lausanne et l'Ouest lausannois, dans un sens, ainsi que Puidoux-Chexbres et Palézieux, dans l'autre. Il existait une offre de Taxibus, service fonctionnant sur réservation du lundi au dimanche de 6h10 à 0h10 avec une fréquence possible toutes les 30 minutes. Que cette offre de Taxibus présente certaines restrictions, dont la cour cantonale n'aurait pas tenu compte, ne rend pas son appréciation arbitraire pour autant; cela ne commande en particulier pas - au travers du prisme de l'arbitraire - de considérer l'offre en transport en commun insuffisante au point de justifier une augmentation du nombre de places privées de stationnement. En effet, à la lumière des constatations cantonales, il apparaît que le Taxibus a pour objectif de garantir un service marginal, hors des heures d'exploitation ordinaires du réseau, à savoir, en ce qui concerne l'arrêt Brélaz, du lundi au vendredi de 6h30 à 20h30, respectivement de 5h00 à 20h00, selon les recourants. Or il n'est pas prétendu que, durant les horaires normaux d'exploitation, de telles restrictions limiteraient les possibilités de déplacement au point d'imposer l'utilisation d'un véhicule automobile, respectivement d'accroître le nombre de stationnement. Chacun des logements bénéficie de surcroît d'au moins une place de stationnement permettant l'utilisation d'un véhicule automobile, le cas échéant, hors des heures d'exploitation ordinaires; des emplacements pour motos et cycles sont en outre encore disponibles. Par ailleurs, quant à la topographie des lieux, spécialement s'agissant du dénivelé entre ce quartier et le Bourg de Lutry, celle-ci ne s'oppose pas à la mobilité douce, en particulier à l'utilisation de vélos électriques; que ceux-ci ne soient pas accessibles à tout âge, ou encore que leur utilisation soit peu appropriée par mauvais temps, ne démontre pas que l'appréciation du Tribunal cantonal serait sur ce point discutable; la mobilité douce n'est au demeurant que l'un des moyens d'accès auquel s'ajoutent l'occurrence une offre suffisante en transports en commun et le fait que chaque appartement dispose d'au moins un emplacement pour une automobile.

E. 5.4.5

Cette appréciation se confirme également au regard de l'intérêt public à la diminution du trafic mis en évidence par la cour cantonale, auquel les recourants opposent l'intérêt à éviter le sous-dimensionnement. Certes le Plan OPair de l'agglomération Lausanne-Morges ne

visé pas directement à déterminer, respectivement à réduire le nombre de places de stationnement privées (cf. consid. 5.2.2). Il n'en demeure pas moins que ce plan prévoit, de manière générale, un objectif de diminution du trafic dans l'agglomération (cf. notamment Plan des mesures OPair de l'Agglomération Lausanne-Morges 2005, catalogue des mesures, AT-2; Plan OPair 2018, p. 66), dont le Tribunal cantonal devait tenir compte. Il est vrai que le plan OPair préconise d'éviter un sous-dimensionnement de l'offre prévue en matière de stationnement. En l'occurrence, force est cependant de constater que la municipalité a accordé le nombre minimal d'emplacements prévu par la norme VSS 640 281, de sorte qu'on ne saurait, sans autres, y voir de sous-dimensionnement. Il faut en revanche concéder aux recourants 3 à 6 que l'intérêt public à éviter le stationnement en surface a été identifié dans l'arrêt 1C_450/2018 du 11 décembre 2019 (en particulier consid. 3.4), qu'ils citent. La solution entérinée par le Tribunal fédéral intervenait cependant dans un contexte urbain; elle tendait par ailleurs à éviter que les utilisateurs occasionnels (restaurant et salle d'exposition) et permanents d'un parking souterrain, dont l'accès avait été qualifié de compliqué, n'utilisent, pour ce motif, des emplacements en surface, au détriment des autres usagers, laissant ainsi l'ouvrage souterrain inoccupé. Il n'en va cependant pas ainsi en l'espèce. Outre le fait que l'immeuble en cause ne se situe pas en milieu urbain et que des difficultés d'accès au souterrain ne sont pas alléguées, chacun des neuf logements concernés bénéficie d'au moins une place de stationnement (pour mémoire: six logements avec 2 places et trois avec 1 place). Dans ces conditions, il n'apparaît pas que le risque que l'autorité communale entendait prévenir dans cette précédente affaire soit réalisé en l'espèce. Dans ces conditions, au regard de surcroît de l'offre en transports en commun décrite ci-dessus, l'instance précédente pouvait sans que cela ne soit critiquable faire prévaloir l'intérêt à la limitation du trafic.

E. 5.5

Sur le vu de ce qui précède, c'est sans arbitraire que l'instance précédente a refusé d'étendre le nombre de places de stationnement. Le grief doit partant être rejeté dans la mesure de sa recevabilité.

E. 6

Les recourantes 1 et 2 se plaignent d'une "inégalité de traitement par rapport au centre de Lutry". Les recourantes fondent leur argumentation sur le fait que la municipalité accorderait systématiquement le nombre indicatif découlant de l'application de la norme VSS 640 281 aux propriétaires d'immeubles situés dans le Bourg de Lutry - tout comme elle l'a fait pour leur immeuble - alors que les circonstances seraient différentes. Une telle constatation ne ressort cependant pas de l'arrêt cantonal ni ne peut être déduite de la position adoptée par la commune dans la présente cause; celle-ci dément d'ailleurs céans une telle pratique, rappelant à cet égard que le bourg figure à l'ISOS (cf. art. 1 de l'ordonnance concernant l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse [OISOS; RS 451.12]) et qu'il en découlerait des restrictions en matière de stationnement. Ainsi, fondé sur des faits ne ressortant pas de l'arrêt attaqué, le grief de violation de l'égalité de traitement, invoqué pour la première fois devant le Tribunal fédéral - et dont les recourantes ne prétendent pas qu'il aurait été fautivement omis (cf. art. 29 Cst.) -, est irrecevable (cf. ATF 142 I 155 consid. 4.4.3 p. 156).

E. 7

Les recourantes 1 et 2 reprochent encore à la cour cantonale d'avoir retenu qu'elles étaient de mauvaise foi et qu'une remise en état des lieux n'était nullement disproportionnée. En ne les invitant pas à se déterminer sur cet aspect du litige, la cour cantonale aurait violé leur droit d'être entendues. A l'examen de la décision municipale du 6 novembre 2014, il n'apparaît pas que la commune ait statué sur une éventuelle remise en état des lieux. Cette question excède par conséquent l'objet du litige (cf. ATF 134 V 418 consid. 5.2.1 p. 426; arrêt 1C_125/2018 du 8 mai 2019 consid. 3.1 non publié in ATF 145 II 218). Les considérations du Tribunal cantonal à ce propos ne revêtent d'ailleurs aucun caractère contraignant, et demeurent sans incidence sur la décision de remise en état que pourrait encore devoir rendre la municipalité. La cour cantonale s'est en effet contentée de rappeler certains principes prévalant en la matière, ajoutant qu'une telle démarche ne paraît[rait] pas disproportionnée. Il n'a en revanche pas retenu que les recourantes aient agi de mauvaise foi. Le dispositif de l'arrêt attaqué se limite du reste à confirmer la décision du 6 novembre 2014, dans sa version modifiée suite à la reconsidération du 8 mai 2018 (intervenue en cours d'instance, à la suite du transfert de plancher utile convenu avec la propriétaire de la parcelle voisine), sans mention d'une éventuelle remise en conformité. Le grief apparaît ainsi irrecevable et quoi qu'il en soit sans pertinence.

E. 8

Les considérants qui précèdent conduisent en définitive au rejet des recours dans la mesure de leur recevabilité, aux frais des recourants qui succombent (art. 66 al. 1 LTF). La municipalité, qui agit dans l'exercice de ses attributions officielles, n'a pas le droit à des dépens (art. 68 al. 3 LTF).

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