

FR_GERICHTE 602 2013 67 vom 18. März 2014

FR Kantonsgericht, 2014-03-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2013_67

FR: FR_GERICHTE 602 2013 67 du 18 mars 2014

IT: FR_GERICHTE 602 2013 67 del 18 marzo 2014

Regeste

Arrêt de la IIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Raumplanung und Bauwesen

Erwägungen

E. 2

garages).

E. 3

En l'espèce, la contestation porte uniquement sur le nombre de places de stationnement admis dans la décision du préfet du 16 avril 2013 octroyant à l'intimée le permis de construire pour un bâtiment pavillonnaire en annexe à l'immeuble existant sur l'article ccc RF. Actuellement, le nombre de places de stationnement est de 28. Sur le formulaire de demande de permis de construire, il est indiqué que le projet compte 24 places de parc existantes. En cours de procédure, l'intimée a consenti, dans un premier temps, à une réduction à 22 places, puis à 20 places. La décision attaquée accorde 20 places (14 pour les véhicules légers, 4 pour les deux-roues et 2 pour les visiteurs). Quant à la commune recourante, elle n'admet que 8 places de parc (6 places emplois et 2 visiteurs-clients).

E. 4

La recourante conteste l'absence de base légale au sens formel pour permettre la réduction de places de stationnement existantes. a) Selon les art. 148 al. 1 et 149 aLATeC, le conseil communal peut édicter des prescriptions sur le stationnement des véhicules. En vertu de l'art. 25a aReLATeC, toute construction doit disposer de places de stationnement dont le nombre et l'affectation aux différents usagers sont fixés par la réglementation communale en fonction de l'importance et de la nature de la construction. A défaut de prescriptions communales, les normes de l'Union suisse des professionnels de la route sont applicables. L'art. 25b aReLATeC dispose que, sur la base d'un concept de stationnement, la commune peut fixer dans sa réglementation le nombre minimal et maximal de places de stationnement ainsi que leur affectation et leur gestion. Elle tient compte notamment des critères suivants: a) la desserte en transports publics et la part des deux-roues et piétons; b) le nombre de places de stationnement existant aux alentours; c) la complémentarité d'usage des places de stationnement; d) les charges de trafic acceptables sur le réseau routier; e) les impacts admissibles sur l'environnement; f) la protection du site (al. 1). Le concept de stationnement fait partie du plan directeur des circulations (al. 2). L'application des al. 1 et 2 est obligatoire pour les communes comprises dans le périmètre d'un plan régional des transports au sens de l'art. 12 de la loi sur les transports ou d'un plan de mesures au sens de l'art. 44a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (al. 3). Tout changement dans la gestion ou l'affectation d'une place de stationnement existante est soumis à l'autorisation du conseil communal (al. 4). Conformément à l'art. 25b aReLATeC, la Ville

de A. _____ dispose d'un concept de stationnement, intitulé "Politique communale de stationnement", constitué d'un rapport de synthèse de septembre 1993 et d'un bilan intermédiaire d'octobre 2005. La politique communale de stationnement comporte une clé de pondération, par quartier, des places de parc en fonction notamment des habitants, des employés et des visiteurs-clients.

Tribunal cantonal TC Page 6 de 7 Enfin, le RCU traite à son chapitre 27 (art. 219 ss) des places de stationnement des véhicules. L'art. 220ter al. 1 prévoit qu'en ce qui concerne le nombre de places de stationnement, le propriétaire est tenu au barème suivant: pour des bureaux, à 1 place pour voiture et $\frac{1}{4}$ de place pour deux-roues par tranche de 70 m² de surface brute de plancher (ch. 2.1). L'art. 220quater dispose que le conseil communal peut, pour des motifs d'urbanisme, de circulation et de l'environnement, pondérer le nombre de places de stationnement à aménager sur terrain privé. Cette pondération est appliquée en particulier au centre de la ville, où d'autres moyens de transports desservent le secteur (al. 1). Le conseil communal peut exiger du propriétaire au bénéfice de cette pondération une contribution de remplacement pour les places de stationnement que ce dernier n'est pas astreint à aménager (al. 2). b) Il appert de ce qui précède que le conseil communal peut édicter des prescriptions sur le stationnement des véhicules (art. 149 al. 1 aLATeC). En outre, il est clairement indiqué à l'art. 25b aReLATeC que, sur la base d'un concept de stationnement, la commune peut fixer dans sa réglementation le nombre minimal et maximal de places de stationnement ainsi que leur affectation et leur gestion. Il y est également précisé quels sont les critères que la commune doit notamment prendre en compte. C'est le lieu de souligner que les communes peuvent aggraver les restrictions découlant du droit cantonal; elles ne peuvent les alléger que dans les cas prévus par les dispositions cantonales (art. 66 al. 4 aLATeC applicable par le renvoi de l'art. 149 al. 2 aLATeC). Ainsi, la politique de stationnement de la Ville de A. _____ repose sur un règlement d'exécution d'une loi cantonale. Une telle délégation législative est admissible dès lors que la réglementation d'une question technique telle que celle du nombre de places de stationnement ne saurait être contenue dans une loi formelle. Le Tribunal cantonal a d'ailleurs déjà eu l'occasion de se prononcer sur l'application de la politique communale de stationnement de la Ville de A. _____. Dans un arrêt du 19 février 1998 (2A 97 90), soit également sous l'empire de l'aLATeC, il a constaté que cette politique s'appuyait sur des dispositions réglementaires et sur une planification claires. Il a rappelé qu'elle avait pour but de réduire le trafic individuel motorisé, d'assurer aux habitants des possibilités satisfaisantes de stationnement de leur véhicule près de leur domicile sans favoriser une mobilité excessive de leur part et de garantir la vitalité économique et l'attractivité du centre urbain. Il a considéré que le moyen choisi par la commune – à savoir la pondération des places de parc par quartier – ne semblait pas manifestement inapte à atteindre le but visé et ne s'avérait donc pas déraisonnable, étant précisé que de nombreuses villes en Suisse agissaient de même. Dans cet arrêt, le Tribunal a admis que le calcul des besoins en places de parc effectué dans le cadre d'une demande de permis de construire – en l'occurrence, il s'agissait de la rénovation et de la transformation d'un bâtiment ainsi que de la construction d'une annexe à ce bâtiment – en application de la politique communale de stationnement pouvait, selon les circonstances, conduire à une réduction de places par rapport à une situation existante. Rien ne justifie de s'écarter de cette jurisprudence. c) Au vu de ce qui précède, le concept de stationnement de la Ville de A. _____ repose sur une base légale suffisante, laquelle permet – selon la jurisprudence – également de diminuer le nombre de places de stationnement existantes en cas d'agrandissement d'un bâtiment. Il s'applique donc au cas

d'espèce. Partant, c'est à tort que le préfet a considéré que le nombre de places de stationnement existantes ne pouvait pas être réduit faute de base légale au sens formel et qu'il a d'emblée écarté le préavis du Service de la mobilité et fixé le nombre de places de parc en se référant exclusivement à la demande de l'intimée du 25 février 2013.

Tribunal cantonal TC Page 7 de 7

E. 5

Reste à examiner si, comme le requiert la recourante dans sa conclusion subsidiaire, le préavis du Service de la mobilité, repris par la commune, qui n'autorise qu'un maximum de

E. 8

places de parc (6 pour les emplois et 2 pour les visiteurs-clients) doit être inclus dans le permis de construire. En l'occurrence, si le Service de la mobilité indique qu'il a fondé son préavis sur les surfaces brutes de plancher du projet mis à l'enquête et du bâtiment existant ainsi que sur la politique communale de stationnement, il n'explique en revanche pas comment il aboutit à un nombre maximal de huit places de parc. En outre, alors même que le litige porte précisément et exclusivement sur le nombre de places de stationnement, la Ville de A. _____ s'est contentée de se référer à sa politique de stationnement. A aucun moment, elle n'a expliqué comment le nombre de huit places de parc a été établi. On ignore ainsi totalement quels critères ont été pris en compte et quels facteurs de pondération ont été appliqués. Dans ces conditions, le Tribunal se trouve dans l'impossibilité d'exercer son contrôle. Il se justifie donc d'admettre le recours et de renvoyer la cause au préfet afin qu'il procède à une instruction complémentaire sur ce point et rende une nouvelle décision (cf. art. 98 al. 2 CPJA). 6. a) Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis et l'affaire renvoyée à l'autorité intimée pour instruction complémentaire au sens des considérants et nouvelle décision. b) Les frais de procédure sont mis à la charge de l'intimée qui succombe, conformément à l'art. 131 CPJA. Ils sont fixés selon les art. 1 et 2 du Tarif des frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (RSF 150.12). Vu l'issue du recours, il n'est pas alloué d'indemnité de partie. la Cour arrête: I. Le recours est admis. Partant, l'affaire est renvoyée au Préfet du district de la Sarine pour instruction complémentaire au sens des considérants et nouvelle décision. II. Les frais de procédure, fixés à 1'000 francs, sont mis à la charge de l'intimée. III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 18 mars 2014/JFR/vth Président Greffière-adjointe Communication.

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