

NE_GERICHTE CDP.2020.116 vom 11. November 2020

NE Tribunal cantonal, 2020-11-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2020.116

FR: NE_GERICHTE CDP.2020.116 du 11 novembre 2020

IT: NE_GERICHTE CDP.2020.116 del 11 novembre 2020

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable.

E. 2

et 14RELConstr.), n'est en l'espèce pas susceptible de procurer un avantage pratique à la recourante, sans qu'il ne soit nécessaire d'approfondir la question des conséquences d'un projet de construction qui omettrait de prévoir des places de stationnement pour personnes handicapées. En effet, ce grief est de toute manière infondé, puisque le dossier montre précisément que le projet litigieux a été jugé conforme de ce point de vue. Ainsi, le projet de construction a été préavisé favorablement, sous conditions, par Pro Infirmis et il ressort du préavis de synthèse du SAT que «l'architecte s'est engagé par courrier à respecter l'ensemble des normes d'accessibilité, y compris lorsque les plans déposés n'étaient pas conformes. On retiendra en particulier le nombre et la dimension des places de parc réservées, les largeurs de couloir, etc. Aussi renonçons-nous à demander des plans modifiés. Le préavis est donc positif à condition que cet engagement soit scrupuleusement respecté (). Une visite de conformité est demandée» (préavis du 18.04.2018). La Cour de céans ne voit aucun motif et la recourante n'en invoque pas non plus de douter de l'engagement du tiers intéressé à respecter les normes d'accessibilité aux personnes handicapées, engagement sur la base duquel un préavis favorable lui a été octroyé. Quant au grief lié à l'absence de prise en compte de «besoins particuliers» (livraison, visites, etc.), il tombe également à faux, le conseil communal étant libre d'exiger ou non de telles places (art. 34 al. 1LConstr., «peut» exiger des places de stationnement destinées à couvrir des besoins particuliers), ce qu'il a choisi de ne pas faire ici.

5. Pour les motifs qui précèdent, le recours doit être rejeté et les frais mis à charge de la recourante qui succombe. Cette dernière ne peut prétendre à des dépens (art. 48 al. 1LPJAa contrario). Le tiers intéressé, non représenté par un mandataire, n'en sollicite pas.

Par ces motifs, la Cour de droit public

1. Rejette le recours.

2. Met à la charge de la recourante les frais de la présente procédure par 1'320 francs, montant compensé par son avance de frais.

3. N'alloue pas de dépens.

Neuchâtel, le 11 novembre 2020

E. 3

La recourante s'en prend à l'octroi au tiers intéressé d'une dérogation au plan d'alignement pour la réalisation de places de stationnement, se plaignant d'une violation de l'article 75

LCAT . a) Selon l'article 2 al. 1 LCAT , l'aménagement du territoire vise à assurer une utilisation mesurée du sol ainsi qu'un développement harmonieux et équilibré du canton et de ses régions. Les mesures d'aménagement du territoire ont notamment pour fins de créer et de maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques (art. 2 al. 2 let. b LCAT). Parmi les plans d'affectation établis par les communes figurent les plans d'alignement (art. 43 al. 2 let. c LCAT). Ceux-ci structurent l'environnement urbanisé et réservent l'espace nécessaire à la construction des voies de communication publiques telles que routes, voies ferrées, voies cyclables, chemins pour piétons et places publiques (art. 71 al. 1 LCAT). Un plan d'alignement est nécessaire pour la construction d'une nouvelle voie de communication, ainsi que pour l'agrandissement et le déplacement d'une voie existante, au-delà des alignements (art. 72 al. 1 LCAT). Les plans d'alignement indiquent obligatoirement la limite des constructions en bordure des voies de communication (art. 74 al. 1 LCAT). Dès l'entrée en vigueur d'un tel plan, les terrains situés entre les alignements sont frappés d'une interdiction de bâtir (art. 75 al. 1 LCAT). Le conseil communal peut toutefois, moyennant l'approbation du département, accorder une dérogation pour des constructions nouvelles de peu d'importance telles que des garages, des annexes, des places de stationnement, pour autant qu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (art. 75 al. 2 LCAT). Une convention de précarité doit alors être exigée au même titre que pour les transformations et agrandissements (art. 75 al. 3, 77 al. 1 LCAT). b) En l'espèce, la recourante ne conteste pas que les places de stationnement dont il est question constituent des constructions de peu d'importance et n'indique pas en quoi un intérêt prépondérant au sens de la loi s'opposerait à la dérogation à l'alignement. Elle se contente d'invoquer « qu'aucune circonstance particulière ne justifie de déroger au plan d'alignement, si ce n'est de conserver, dans le seul et unique intérêt privé du requérant, un maximum d'aisance côté lac et jardin, au Sud-Est de la parcelle, en implantant le plus au Nord-Ouest possible, côté route, la nouvelle construction, quitte à empiéter sans justification aucune au-delà des limites du plan d'alignement ». Cet argument ne constitue pas une motivation topique permettant de démontrer qu'un intérêt prépondérant s'oppose à la dérogation à l'alignement au sens de l'article 75 LCAT . A cet égard, en l'absence de tout intérêt invoqué par la recourante pour faire échec à cette dérogation, le Conseil d'Etat n'avait en particulier pas à rechercher lui-même les intérêts publics et privés en présence et à les mettre en balance, ce qui ressort du texte clair de la loi. Il y a d'ailleurs lieu de relever que la règle posée par l'article 75 al. 2 LCAT laisse, par sa formulation peu restrictive, une grande marge de manœuvre à l'autorité dans l'octroi d'une dérogation, dès lors que celle-ci « peut » l'accorder « pour autant qu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose ». Dès lors, pour autant que recevable, ce grief est mal fondé. c) La recourante, sans contester l'application de l'article 75 LCAT au cas d'espèce, estime que les conditions de l'article 40 LConstr devaient également être réunies pour qu'une dérogation au plan d'alignement puisse être octroyée au tiers intéressé. Selon elle, dans la mesure où les places de stationnement sont soumises à l'octroi d'un permis de construire conformément à l'article 3a al. 1 LConstr , une dérogation à ce permis de construire doit passer par l'article 40 LConstr L'article 40 LConstr prévoit, en son alinéa premier, que des dérogations au plan d'aménagement, à la LConstr ou au règlement communal des constructions peuvent être octroyées par l'autorité compétente si les trois conditions cumulatives suivantes sont remplies: elles sont justifiées par des circonstances particulières (a); elles ne portent pas atteinte à un intérêt public important, notamment à l'aspect historique, esthétique ou pittoresque d'une localité, d'un quartier, d'une rue ou d'un

bâtiment ou à la protection de l'environnement, de la nature ou du paysage (b); elles ne causent pas un préjudice sérieux aux voisins (c). Conformément à la lettre de cette disposition et comme l'a relevé le Conseil d'Etat dans sa décision, l'article 40 LConstr ne concerne que les cas de dérogations à un plan d'aménagement, à la LConstr ou au règlement communal des constructions. Le plan d'alignement dont il est question ici étant un plan édicté par la commune, une dérogation à celui-ci n'a pas à respecter les conditions prévues par cette disposition. Contrairement à ce que semble soutenir la recourante, la création des places de stationnement projetées n'est pas soumise à un permis de construire distinct. Ces places font partie intégrante du projet de construction litigieux qui est, dans son ensemble, soumis à permis de construire conformément à l'article 3a LConstr Or, le tiers intéressé ne sollicite aucunement une dispense de permis de construire pour son projet, lequel a d'ailleurs dûment obtenu un tel permis, de sorte que la construction des places projetées ne constitue pas une dérogation à l'article 3a LConstr . Partant, un examen du cas à l'aune de l'article 40 LConstr . ne se justifiait pas.

E. 4

La recourante soutient ensuite que le nombre de places de stationnement prévu dans le projet de construction du tiers intéressé est insuffisant et qu'il ne tient pas compte des besoins particuliers de stationnement. a) Aux termes de l'article 26 RELConstr. , toute construction ou installation nouvelle ou faisant l'objet d'importantes transformations ou d'un changement d'affectation doit disposer, sur fonds privés et à proximité immédiate, de places de stationnement pour les véhicules automobiles et pour les deux-roues, ainsi que de places de stationnement destinées à couvrir des besoins particuliers. L'article 27 RELConstr. . indique que sont considérés comme besoins limites les besoins en places de stationnement d'une construction ou d'une installation desservie exclusivement par la voiture particulière (al. 1); les besoins limites sont fixés selon l'annexe 1 en fonction de l'affectation des constructions ou des installations; les communes peuvent fixer les besoins limites, dans leurs règlements communaux, pour autant que ceux-ci restent dans les limites de l'annexe 1 (al. 2). Il ressort du tableau 1 de l'annexe 1 du RELConstr. . que pour des « habitations individuelles groupées et collectives, maisons-terrasses », les besoins limites en cases de stationnement correspondent à une case pour 80-100 m² de surface brute de plancher (SBP), mais au minimum à une case par appartement, majoré de 10 % pour les visiteurs. Le nombre de places de stationnement à réaliser est déterminé à partir des besoins limites, qui sont le cas échéant réduits en fonction des possibilités de transfert modal, d'utilisation multiple des places de stationnement ou d'autres impératifs liés à la protection de l'environnement ou des sites (art. 28 RELConstr. .). Selon l'article 29 RELConstr. ., le conseil communal détermine le nombre de places de stationnement à réaliser (al. 1); le nombre de places de stationnement à réaliser est fixé dans le cadre de la procédure de permis de construire, le cas échéant de la sanction préalable, pour autant qu'il ne l'ait pas déjà été dans le cadre de la procédure d'adoption d'un plan spécial ou d'un plan de quartier (al. 2). L'article 34 RELConstr. . prévoit en outre qu'en plus du nombre de places de stationnement à réaliser, le conseil communal peut exiger des places de stationnement destinées à couvrir des besoins particuliers liés à des activités particulières telles que la livraison de marchandises ou le stationnement de véhicules de service (al. 1). Des places de parc pour les personnes handicapées physiques et sensorielles sont créées conformément à l'article 14 du règlement (al. 2). A teneur de l'article 14 RELConstr. ., à proximité des entrées des constructions et installations concernées, une ou plusieurs places de parc surdimensionnées, signalées comme telles, sont créées (al. 1); dans la mesure du possible,

lesdites places sont situées sur une surface plane (al. 2). L'article 35 RELConstr. indique quant à lui que pour les deux-roues, des places de stationnement doivent être aménagées en nombre suffisant (al. 1); le conseil communal en fixe le nombre en tenant compte de l'affectation des bâtiments. Enfin, conformément à l'article 36 RELConstr., si les places de stationnement correspondant au nombre de places de stationnement à réaliser ne peuvent pas être réalisées, le conseil communal peut exiger le paiement d'une taxe de remplacement (al. 1); la taxe de remplacement n'est pas due s'agissant des places pour les deux-roues (al. 2). Le règlement des constructions de Saint-Aubin du 23 septembre 2008 (ci-après : le règlement communal) renvoie au RELConstr. s'agissant du nombre de places de stationnement à réaliser (art. 5.1 al. 2 du règlement communal). b) Le recourant doit retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée; il doit ainsi invoquer des dispositions du droit public des constructions susceptibles d'avoir une incidence sur sa situation de fait ou de droit; peu importe à cet égard que ces dispositions ne soient pas destinées à protéger le recourant; toutefois, de manière à endiguer l'action populaire, la seule poursuite d'un intérêt général et abstrait à la correcte application du droit ne suffit pas (ATF 137 II 30 , cons. 2.2.3; arrêt du TF du 28.04.2014 [1C_754/2013] cons. 3.1). Le seul fait d'être un usager de la route, comme automobiliste ou comme piéton, ne confère pas un intérêt propre, personnel, pour s'opposer à un projet, même si l'on fait partie des habitants du quartier et emprunte de ce fait fréquemment la route en question (RJN 1995, p. 266 ; arrêt du Tribunal administratif du 23.05.2006 [TA.2003.151; 2004.295] cons. 2). Cependant, le recourant retire un avantage pratique à la procédure si l'issue favorable du recours empêche la réalisation de la construction selon les plans prévus (ATF 137 II 30 , cons. 2.3; arrêt du TF du 28.04.2014 [1C_754/2013] cons. 3; arrêt de la CDP du 09.03.2015 [CDP.2014.152] cons. 2). c) En l'espèce, le nombre de places de stationnement est une question qui n'est pas de nature à remettre en cause la réalisation du projet de construction selon les plans prévus. En effet, une éventuelle insuffisance des places de stationnement conduirait tout au plus à la perception, par l'autorité, d'une taxe de remplacement (art. 36 RELConstr.), mais pas à l'abandon du projet. Les conséquences de l'absence de places de stationnement pour les deux-roues sont encore moindres, puisque la loi prévoit expressément qu'une taxe de remplacement n'est pas due dans ce cas (art. 36 al. 2 RELConstr.). La recourante ne peut rien tirer non plus du prétendu risque pour la sécurité du trafic qu'elle invoque, à mesure que celui-ci relève de prescriptions protégeant exclusivement l'intérêt général des habitants de la collectivité concernée. L'intéressée, qui s'oppose à la construction d'un immeuble de huit logements sur la parcelle voisine de la sienne, ne retire dès lors pas d'avantage personnel et pratique du grief lié à la potentielle insuffisance des places de stationnement pour les voitures, respectivement pour les deux-roues, sur lequel il n'y a pas lieu d'entrer en matière (cf. arrêt du TF du 28.04.2014 [1C_754/2013] , cons. 3.5). Une telle conclusion s'impose d'autant plus que le nombre des places de stationnement projetées est conforme au minimum prévu par l'annexe 1 du RELConstr. et ne présente qu'un faible écart avec le nombre de places prescrit par cette même annexe en fonction de la surface brute de plancher. Par ailleurs, le conseil communal peut réduire le nombre de places en fonction des possibilités de transfert modal (art. 28 RELConstr.), faculté dont il a fait usage ici. On ne peut en outre pas suivre la recourante lorsqu'elle affirme que le nombre de places de stationnement aurait dû être fixé par le département suite à l'octroi de la dérogation au plan d'alignement. Pareille solution ne

ressort en effet pas de l'article 29 RELConstr. ., qui se contente de prévoir la compétence du conseil communal pour ce faire. Cela étant, une détermination du nombre des places de parc par l'autorité compétente était en l'espèce superflue, puisque le tiers intéressé avait d'ores et déjà prévu des places de stationnement dans son projet, dans un nombre que le conseil communal a jugé, au stade de l'octroi du permis de construire, conforme à la loi (décision du 06.08.2018). On ne discerne ainsi aucune violation de l'article 29 RELConstr. . Il en va de même du grief selon lequel les places de stationnement projetées ne prendraient pas en compte les besoins des personnes handicapées physiques et sensorielles. Une application des règles en matière d'accessibilité des constructions aux personnes handicapées, s'agissant des places de stationnement (art. 34 al. 2 et 14 RELConstr. .), n'est en l'espèce pas susceptible de procurer un avantage pratique à la recourante, sans qu'il ne soit nécessaire d'approfondir la question des conséquences d'un projet de construction qui omettrait de prévoir des places de stationnement pour personnes handicapées. En effet, ce grief est de toute manière infondé, puisque le dossier montre précisément que le projet litigieux a été jugé conforme de ce point de vue. Ainsi, le projet de construction a été préavisé favorablement, sous conditions, par Pro Infirmis et il ressort du préavis de synthèse du SAT que « l'architecte s'est engagé par courrier à respecter l'ensemble des normes d'accessibilité, y compris lorsque les plans déposés n'étaient pas conformes. On retiendra en particulier le nombre et la dimension des places de parc réservées, les largeurs de couloir, etc. Aussi renonçons-nous à demander des plans modifiés. Le préavis est donc positif à condition que cet engagement soit scrupuleusement respecté (...). Une visite de conformité est demandée » (préavis du 18.04.2018). La Cour de céans ne voit aucun motif – et la recourante n'en invoque pas non plus – de douter de l'engagement du tiers intéressé à respecter les normes d'accessibilité aux personnes handicapées, engagement sur la base duquel un préavis favorable lui a été octroyé. Quant au grief lié à l'absence de prise en compte de « besoins particuliers » (livraison, visites, etc.), il tombe également à faux, le conseil communal étant libre d'exiger ou non de telles places (art. 34 al. 1 LConstr. ., « peut » exiger des places de stationnement destinées à couvrir des besoins particuliers) , ce qu'il a choisi de ne pas faire ici.

E. 5

Pour les motifs qui précèdent, le recours doit être rejeté et les frais mis à charge de la recourante qui succombe. Cette dernière ne peut prétendre à des dépens (art. 48 al. 1 LPJA a contrario). Le tiers intéressé, non représenté par un mandataire, n'en sollicite pas.

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