

VD_OMNI AC.2002.0224 vom 11. März 2003

VD Tribunal cantonal, 2003-03-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2002.0224

FR: VD_OMNI AC.2002.0224 du 11 mars 2003

IT: VD_OMNI AC.2002.0224 del 11 marzo 2003

Regeste

PPE ROCHETTAZ 40 et crts c/Pully/Corfu Pierre | Rappel de la jurisprudence sur l'application de l'art. 39 LR aux places de parc en plein air. La condition de ne pas nuire à la sécurité du trafic est in casu réunie au vu des circonstances locales (route rectiligne, trottoir permettant d'avancer pour dégager la visibilité avant d'empiéter sur la route).

Erwägungen

E. 10

mètres, correspondant à une route de première classe (art. 36 al. 1 litt. b LR). Il n'est toutefois pas nécessaire de résoudre cette question en l'espèce, pour les raisons qui suivent. L'ouvrage litigieux répond à la définition de dépendance de peu d'importance au sens de l'art. 37 LR, la jurisprudence ayant précisé depuis longtemps que la notion était identique à celle visée par l'art. 39 RATC. Il s'ensuit qu'une telle installation peut être autorisée à une distance minimale de 3 mètres du bord de la chaussée (art. 37 al. 1 LR). Or, en l'espèce, le bord de la chaussée est séparé de la limite sud de la parcelle, soit de l'entrée des places de parc, par un trottoir de 2 mètres de large. Cela signifie que, pour respecter la règle, il suffit de diminuer d'un mètre la profondeur des places de parc, ce qui est aisément faisable si on se réfère aux grandes dimensions prévues (6 mètres), une profondeur de 5 mètres suffisant largement à garer un véhicule conformément aux normes usuelles. C'est dire que le projet peut être réalisé sans aucune difficulté en respectant la distance de 3 mètres par rapport au bord de la chaussée. A cela s'ajoute que la municipalité se réfère avec raison à la jurisprudence du Tribunal administratif (AC 1993/0021 du 12 novembre 1993) qui a soumis les places de stationnement à l'air libre au régime prévu par l'art. 39 LR exclusivement, avec la conséquence qu'elles peuvent être autorisées à la seule condition de ne pas nuire à la sécurité du trafic, notamment par une diminution de la visibilité. Or cette condition est réalisée, comme on va le voir ci-dessous. 4. Il est certain que la sortie des véhicules des places de parc litigieuses, sur l'avenue de Rochettaz, est loin d'être une manoeuvre idéale au plan de la sécurité, surtout si cette manoeuvre s'effectue en marche arrière, ce qui devrait arriver fréquemment in casu. Le tribunal a toutefois pu constater, lors de la vision locale, que cet inconvénient existant pratiquement pour toutes les sorties des immeubles sur l'avenue de Rochettaz, à cet endroit, y compris celle qui permet aux recourants de déboucher sur cette voie de circulation. Au surplus, cette difficulté est atténuée par le fait que l'avenue de Rochettaz à cet endroit est rectiligne, la visibilité ne posant pas de problèmes sérieux (tel n'est pas le cas, par exemple, comme le tribunal a pu le constater, d'un garage aménagé également en bordure de chaussée un peu plus loin, à la hauteur du no 51, à la sortie d'un virage prononcé rendant la visibilité très problématique). A cela s'ajoute encore que la vitesse est limitée à 50 km/h, de sorte qu'une visibilité de l'ordre de 50 mètres est suffisante, selon les normes VSS. Mais en définitive, le tribunal

considère surtout qu'est décisif le fait que le conducteur qui quittera les places de parc litigieuses pourra avancer sur un trottoir relativement large (environ 2 mètres), lui permettant de s'arrêter au bord de la chaussée avant de s'engager sur celle-ci, après avoir vérifié que la voie était libre. Effectuée par un conducteur normalement attentif et prudent, une telle manoeuvre ne comporte pas de danger particulier pour le trafic à cet endroit. Le tribunal peut donc faire siens, à cet égard, les avis exprimés tant par le voyer du 2ème arrondissement que par le responsable des problèmes de circulation de la police municipale (M. Levrat), entendu lors de la vision locale. Dans ces conditions, l'aménagement des deux places de parc litigieuses en limite de propriété est admissible, bien que les distances prévues par la loi sur les routes ne soient pas respectées, étant répété que l'éloignement de 3 mètres découlant de l'art. 37 pourrait l'être facilement, comme on l'a vu ci-dessus.

5. Quant à l'argument tiré de la violation de la clause d'esthétique (art. 86 LATC ou art. 32 RCATC), il ne peut qu'être écarté, le tribunal se référant à la jurisprudence en la matière (voir notamment Droit fédéral et vaudois de la construction, 3ème éd. 2002, remarque 2.1.1 ad art. 86 LATC, et les nombreuses références citées). S'il est un endroit agréable, le quartier de villas qui borde de part et d'autre le chemin de Rochettaz ne saurait être assimilé à un site auquel l'ouvrage litigieux (qui se borne à ouvrir le mur de soutènement et à creuser le terrain pour aménager des places de parc à l'air libre) pourrait porter une atteinte inadmissible. Les murs de pierre ou de béton sont nombreux, à cet endroit, et la construction de trois murs de soutènement qui ne dépasseront pas la hauteur du mur actuel ni celle du garage ne péjorera pas la situation, surtout si l'on considère qu'il est prévu de les recouvrir de végétation. 6. Il résulte de ce qui précède que, en tous points mal fondé, le recours doit être écarté aux frais de ses auteurs, à la charge desquels une indemnité de dépens doit être mise en faveur du constructeur, qui a procédé avec l'aide d'un conseil (art. 55 LJPA).

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