

VD_OMNI AC.2005.0172 vom 14. Dezember 2005

VD Tribunal cantonal, 2005-12-14, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2005.0172

FR: VD_OMNI AC.2005.0172 du 14 décembre 2005

IT: VD_OMNI AC.2005.0172 del 14 dicembre 2005

Regeste

MAURY/Municipalité d'Ollon, VIZIO, SCHNEPP Roland VILLVERT SA | Projet prévoyant la construction d'un chalet de cinq appartements avec six places de parc enterrées. Autorisation délivrée par la municipalité et confirmée par le Tribunal administratif. Puis ouverture d'une enquête complémentaire pour un projet d'extension du parking (10 places enterrées et 9 places en plein air de plus). Autorisation délivrée par la municipalité mais annulée sur recours du voisin par le Tribunal administratif. Un parking de 25 places pour 5 appartements ne correspond pas à "l'importance et à la destination" de la construction principale.

Erwägungen

E. 1

Bien que déposé largement plus de vingt jours après l'envoi de la décision attaquée, le recours est recevable, le tribunal se référant à cet égard aux mesures d'instruction ordonnées par le juge instructeur qui ont révélé que la procédure de communication d'un pli recommandé (dépôt d'un avis dans la boîte au lettre faisant partir un délai de garde de sept jours) n'a pas été suivie, puisque le courrier a été acheminé à l'adresse française du recourant qui a agi alors dans le délai légal. La question litigieuse, au fond, est de savoir si l'extension des possibilités de parcage est compatible avec les conditions d'accès ou si, comme le soutient le recourant, l'augmentation de trafic qui en résultera péjorera la situation dans une mesure inacceptable, de sorte que le projet n'aurait pas été autorisé en 2004 si ces circonstances avaient été connues.

E. 2

Le permis délivré par la municipalité en janvier 2004 prévoyait six places de parc enterrées. Il est certain que l'extension du parking prévue par le projet litigieux est massive, puisqu'elle porte le total des places de parc disponibles à vingt-cinq (pour un chalet d'habitation comprenant cinq grands appartements). Dans son arrêt du 6 juillet 2004, le Tribunal administratif a rappelé, avec référence à la jurisprudence, les conditions auxquelles une voie d'accès peut être considérée comme adaptée à utilisation prévue au sens de l'art. 19 LAT. En substance, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité, de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées, même si la circulation n'est parfois pas aisée et exige une prudence accrue. Le tribunal a constaté que les conditions d'accès par un chemin de 3 m de large, rectiligne et avec visibilité était acceptable compte tenu de l'utilisation prévue des bâtiments. Il reste à voir si cette appréciation (qui tenait compte de mouvements de véhicules liés à un chalet de cinq habitations avec six places de parc) reste valable alors que les possibilités de parking ont quadruplé. Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du tribunal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisse de la route, désignées normes VSS

(arrêts AC 1995/0050 du 8 août 1996, AC 7519 du 6 janvier 1993, AC 1992/0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190 et l'arrêt AC 1002/0379 du 24 juin 1994). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal ; mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés ; elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC 1998/0005 du 30 avril 1999 et AC 1999/0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a et l'arrêt AC 1999/0048 du 20 septembre 2000). En ce qui concerne l'estimation de la génération de trafic, le tribunal a eu l'occasion d'observer qu'il existait différentes méthodes : selon les évaluations pratiquées par les ingénieurs en trafic, une place de parc génère environ 2.3 à 3.5 mouvements de véhicules par jour ; en outre, selon les recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (EAE), chaque place génère environ 0.35 véhicules par heure de pointe (arrêt TA AC 2000/0051 du 10 avril 2001). Aussi, la norme VSS 640 016a sur le trafic déterminant donne des valeurs indicatives sur le trafic horaire déterminant (THD) en pourcentage du trafic journalier moyen (TJM). C'est ainsi que pour le trafic pendulaire et le trafic local, la valeur moyenne de 10% est retenue conformément au tableau 1 de la norme VSS 640 016a (AC.2003/0017 du 29 décembre 2004). En l'espèce, la proportion de places de stationnement prévues est extraordinairement élevée par rapport au nombre de logements. Si on multiplie le nombre de places par un coefficient entre 2.5 et

E. 3

pour obtenir le trafic journalier moyen, celui-ci s'élève ainsi à une valeur située entre 48 et 57 véhicules par jour, soit un trafic horaire déterminant de

E. 5

Les considérations qui précèdent conduisent à l'admission du recours et à l'annulation de la décision attaquée. Les frais seront mis à la charge de la commune, qui n'a pas droit à des dépens, vu l'issue du pourvoi (art. 55 LJPA). Le recourant qui n'a pas procédé avec l'aide d'un conseil n'a pas davantage droit à des dépens.

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