

VD_OMNI AC.2006.0116 vom 22. Februar 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-02-22, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2006.0116

FR: VD_OMNI AC.2006.0116 du 22 février 2007

IT: VD_OMNI AC.2006.0116 del 22 febbraio 2007

Regeste

PPE Rue de la Combe 21-23/Municipalité de Nyon, Département de la sécurité et de l'environnement, Département des infrastructures, SOCIETE COOPERATIVE GAIS LOGIS | Rappel de la jurisprudence du Tribunal administratif relative à la clause d'esthétique.

Erwägungen

E. 1

La recourante soutient en premier lieu que la capacité du parking litigieux serait manifestement excessive compte tenu de la destination de l'immeuble projeté. Selon elle, le plan de quartier "Promenade du Jura" doit être considéré comme un plan de quartier de compétence municipale au sens des art. 72a et ss de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC). Il en résulterait notamment que cette réglementation ne saurait s'écarter du RPE, sauf disposition expresse que celui-ci ne contient pas. En l'absence de disposition contenue dans le plan de quartier sur le nombre de places de stationnement, il faudrait se référer aux articles 98a et ss RPE. Elle prétend que, selon ces dispositions, la municipalité pouvait, dans le cadre de son pouvoir d'appréciation, autoriser tout au plus la création de 15 à 20 places. a) Contrairement à ce que prétend la recourante, le plan de quartier "Promenade du Jura" ne constitue pas un plan de quartier de compétence municipale au sens des art. 72a LATC, puisqu'il a été adopté à une époque où ce nouvel instrument, introduit par la loi du 4 février 1998, n'existait pas. Il s'agit par conséquent d'un plan de quartier au sens des art. 64 et ss LATC, ce qui résulte notamment de la procédure suivie pour son adoption (enquête publique de trente jours et approbation par l'autorité cantonale). Conformément à l'art. 66 LATC, le plan de quartier peut, à certaines conditions, s'écarter des normes du plan d'affectation et il abroge dans le périmètre les règles générales du plan d'affectation qui lui sont contraires. Contrairement à ce que soutient la recourante, le règlement du plan de quartier peut par conséquent s'écarter des dispositions du règlement communal relatives aux places de stationnement (art. 98a et ss RPE). b) Selon l'art. 40a al. 1 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RATC), la réglementation communale doit fixer le nombre de places de stationnement de véhicules en fonction de l'importance et de la destination de la construction ainsi que des facteurs de réduction définis par la norme de l'Union des professionnels suisses de la route SN 641 400. Selon l'art. 40a al. 2 RATC, à défaut de réglementation communale, la norme SN 641 400 est applicable. En l'occurrence, comme l'ont relevé aussi bien la recourante que le SEVEN (Cf. déterminations du 12 janvier 2007), le nombre de places de stationnement est nettement supérieur au nombre qui serait admissible en application du règlement communal ou de la norme SN 641 400. En ce qui concerne le nombre de places de stationnement, il convient toutefois de se référer au plan de quartier, qui contient une

réglementation spéciale par rapport au règlement communal. Dès lors que le plan de quartier prévoit la construction d'un parking dont la contenance n'est pas liée à celle des logements, n'est ainsi pas pertinent l'arrêt AC 2005.0172 mentionné par la recourante dans lequel le tribunal avait examiné le nombre maximum de places admissible par logement dans le cadre d'un plan de quartier qui ne réglementait pas cette question. Pour ce qui est des places prévues par le plan de quartier, quand bien même le plan proprement dit et son règlement ne mentionnent pas directement la capacité maximale du parking souterrain, la lecture des plans et des coupes accompagnant le plan révèle que cette capacité est importante. Le chiffre de 280 places, mentionné notamment dans le rapport selon l'art. 26 aOAT du 18 mars 1992 (p. 1) et le préavis municipal du 16 mars 1993 (p. 3), corrobore peu ou prou la capacité résultant des plans et des coupes. On relèvera également que, contrairement à ce que soutient la recourante, le fait que le projet litigieux ne comprenne finalement pas de parking public (15 places seront réservées aux habitants des nouveaux immeubles et 35 places seront prévues pour les habitants du quartier selon les explications fournies par la municipalité), alors qu'au moment de l'élaboration du plan de quartier on envisageait qu'une partie importante du parking serait publique (180 places sur 280 selon le préavis municipal), ne remet pas en cause sa conformité au plan. Rien n'empêchait en effet de redimensionner le projet et de renoncer à une partie de ce dernier, la situation s'avérant finalement comparable à celle où un constructeur renonce à utiliser la totalité des droits à bâtir que lui confère un plan de quartier en renonçant par exemple à construire un des immeubles prévus par le plan. On doit admettre dès lors que la capacité de 50 places prévue par le projet litigieux est conforme au plan de quartier "Promenade du Jura".

E. 2

La recourante soutient que l'implantation d'un parking souterrain de 50 places en zone urbaine entraînera une augmentation du trafic qui sera préjudiciable aux riverains, notamment en matière de nuisances sonores, et sera dangereuse pour les enfants qui se rendent à pied au collège voisin. Elle soutient ainsi que, si la municipalité entend construire un nouveau parking, celui-ci devrait être implanté à un autre endroit. a) On relèvera en premier lieu que, dès lors que la construction du parking est prévue par le plan de quartier, les moyens de la recourante tendent en réalité à remettre en cause ce plan. Or, les griefs formulés dans le cadre de la procédure de permis de construire à l'encontre des dispositions d'un plan d'affectation en vigueur sont irrecevables, sous réserve des cas où les personnes touchées n'avaient pas pu, au moment de l'adoption du plan, se rendre pleinement compte des restrictions qui leur étaient imposées ni eu, au cours de la procédure, la possibilité de défendre leurs droits de façon adéquate (ATF 116 Ia 211 consid. 3b) ou encore lorsque les circonstances ou les dispositions légales se sont modifiées, depuis l'adoption du plan, dans une mesure telle que l'intérêt public au maintien des restrictions imposées aux propriétaires concernés pourrait avoir disparu (ATF 121 II 346 consid. 12c; 120 Ia 232 consid. 2c; 120 Ib 452 consid. 2d et les arrêts cités; voir aussi Walter Haller/Peter Karlen, Raumplanungs-und Baurecht, 2ème éd, Zurich 1992, p. 246). En l'occurrence, s'agissant des impacts liés au trafic induit par le projet, on peut se demander si, compte tenu de l'augmentation générale du trafic depuis 1993, on ne se trouve pas en présence d'une modification des circonstances susceptibles de justifier un réexamen du plan de quartier. Dès lors que le projet litigieux s'avère en tout état de cause conforme au droit pour les raisons évoquées ci-dessous, cette question peut toutefois demeurer indécise. b) Le parking litigieux conduira effectivement à une augmentation du trafic sur les voies qui le desservent. Cet impact doit être apprécié sous l'angle, notamment, de la sécurité et de la fluidité du trafic dans ce secteur, ainsi que

des nuisances sonores. Il convient dans ce cadre de déterminer si l'accès prévu est suffisant au sens de l'art. 19 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT). L'examen du dossier de mise à l'enquête du plan de quartier révèle à cet égard que la question des impacts n'a guère été abordée qu'en rapport avec l'objectif de diminuer le trafic dans l'ancienne ville et de favoriser le développement de la zone piétonne et non pas en relation avec l'augmentation des nuisances sur la rue de la Combe ou le chemin de Crève-Coeur. c) Aux termes de l'art. 22 LAT, aucune construction ou installation ne peut être créée ou transformée sans autorisation de l'autorité compétente (al. 1^{er}). L'autorisation est délivrée (a) si la construction ou l'installation est conforme à l'affectation de la zone et (b) si le terrain est équipé (al. 2). Le droit fédéral et le droit cantonal peuvent poser d'autres conditions (al. 3). L'art. 19 LAT prévoit qu'un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées (al. 1^{er}). aa) La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée au sens de l'art. 19 LAT a fait l'objet d'une jurisprudence cantonale constante, dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (TA, arrêt du 6 juillet 2004, AC 2004.0023). 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. 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'experts. En ce qui concerne l'estimation de la génération du 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 (cf. TA, arrêt du 14 décembre 2005, AC 2005.0172, et références citées). bb) Enfin, une zone ou un terrain n'est équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1^{er} LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE) et ses ordonnances d'exécution (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p.488 et 116 Ib 159; TA, arrêt du 10 avril 2001, AC 2000.0051, consid. 3). d) En l'occurrence, compte tenu du fait que, selon les explications fournies par la municipalité, les places de parc seront louées à l'année aux habitants du quartier, le parking litigieux devrait générer au plus 175 mouvements par jour au total (50 X 3.5), c'est-à-dire entrant ou sortant. Il résulte en outre de l'instruction que le trafic journalier moyen sur le chemin de Crève-Coeur est de 5'000 à 6'000 véhicules. Ce trafic se situe essentiellement entre l'avenue Reverdil et le parking du centre commercial situé au chemin de Crève-Cœur,

et dont l'accès se pratique en empruntant une présélection au centre de la chaussée. La longueur de cette présélection (environ une trentaine de mètres selon les constatations faites à l'audience du 30 octobre 2006) est suffisamment importante pour éviter que les véhicules attendant de pénétrer dans le parking ne ralentissent ceux qui poursuivent leur chemin vers la rue de la Combe. L'impact du projet sur la sécurité et la fluidité du trafic sur le chemin de Crève-Cœur, compte tenu d'une augmentation d'à peine 4 % du nombre de mouvements par jour, est par conséquent négligeable. La rue de la Combe supporte un trafic journalier moyen d'environ 500 véhicules. Vu la largeur de sa chaussée - elle comprend deux voies de circulation - une augmentation de 200 mouvements par jour ne devrait pas davantage mettre en péril la sécurité et la fluidité du trafic sur cet axe. Le stationnement de véhicules au bord de la chaussée pour déposer ou embarquer des écoliers semble provoquer déjà, en aval de l'accès au futur parking souterrain, certaines difficultés, qui, selon la recourante, seraient accentuées par le trafic supplémentaire dû au projet. Le tribunal constate toutefois que ces difficultés ne sauraient être imputées au projet querellé. La vision locale a en effet montré qu'elles résultent avant tout d'un stationnement inopportun, qui en est la cause première et qu'il incombe aux autorités compétentes de réglementer, cas échéant, par des aménagements de la chaussée dans ce secteur. e) aa) Aux termes de l'art. 9 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB), l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner: a) un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou; b) la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement. bb) En l'espèce, on constate qu'un degré de sensibilité III a été attribué au périmètre du plan de quartier (art. 19 RPQ), comme au secteur où est situé le bâtiment de la recourante. Dans une telle zone, l'annexe

E. 3

La recourante invoque la violation de l'art. 86 LATC et des art. 8, 17 et 77 RPE, relatifs à l'intégration et à l'esthétique des constructions. Elle soutient ainsi implicitement que l'autorité intimée aurait abusé de son pouvoir d'appréciation en considérant que le projet respectait les exigences imposées par ces dispositions. Celles-ci s'opposeraient notamment à la démolition des immeubles ECA 510, 511 et 512, qui forment "un alignement régulier dont l'esthétique serait abruptement interrompue par la construction d'un bâtiment moderne non susceptible d'intégration dans l'ensemble". Elles imposeraient au contraire de maintenir les bâtiments existants et de les rénover. a) Le plan de quartier ne comporte aucune disposition spécifique relative à l'esthétique et à l'intégration des constructions, de sorte qu'il convient de se référer à celles du RPE, conformément à l'art. 2 RPQ. Les articles 8 et 17 RPE ne sont cependant pas applicables en l'espèce, dès lors qu'ils figurent parmi les dispositions du RPE régissant la zone urbaine de l'ancienne ville (chapitre 2, Titre III). Tel n'est pas le cas en revanche de l'art. 77 RPE, compris dans les dispositions applicables à toutes les zones (Titre V) et à teneur duquel: "La Municipalité prend toutes mesures pour éviter l'enlaidissement du territoire communal. Les entrepôts et dépôts, ouverts à la vue du public, sont interdits, sauf dans la zone industrielle. La Municipalité peut exiger la plantation d'arbres, de groupes d'arbres ou de haies pour masquer les installations existantes. Elle peut en fixer les essences. Les constructions, agrandissements, transformations de toutes espèces, les crépis et les peintures, les affiches, etc., de nature à nuire au bon aspect d'un lieu, sont interdits. Sur l'ensemble du territoire communal, principalement à proximité des routes, chemins de fer et sentiers, les installations et travaux non soumis à autorisation doivent avoir un aspect satisfaisant. Pour des raisons d'orientation

et d'esthétique, la Municipalité peut imposer une autre implantation que celle prévue par le constructeur. Si les constructions projetées ne satisfont pas à l'intérêt général ou à l'esthétique, la Municipalité peut exiger du constructeur l'étude d'une solution offrant les mêmes possibilités d'utilisation." L'art. 77 RPE constitue une disposition d'application de l'art. 86 LATC qui prévoit: "La municipalité veille à ce que les constructions, quelle que soit leur destination, ainsi que les aménagements qui leur sont liés, présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement. Elle refuse le permis pour les constructions ou les démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue, ou de nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, artistique ou culturelle. Les règlements communaux doivent contenir des dispositions en vue d'éviter l'enlaidissement des localités et de leurs abords." Selon la jurisprudence abondante relative à cette disposition, le soin de veiller à l'aspect architectural des constructions appartient en première ligne aux autorités locales qui disposent à cet égard d'un large pouvoir d'appréciation (v. TA, arrêts AC 1999.0228 du 18 juillet 2000 et références citées, AC 1999.0112 du 29 septembre 2000). Cela ne vide toutefois pas le contrôle judiciaire de son sens, le tribunal devant être à même de vérifier si l'autorité intimée s'est fondée sur des critères pertinents et si l'application de ceux-ci à la situation concrète est correcte (TA, arrêt AC 1996.0160 du 22 avril 1997 et les références citées). Dans ce cadre, l'autorité doit notamment veiller à ne pas appliquer la clause d'esthétique de telle sorte que cela viderait pratiquement de sa substance la réglementation de la zone en vigueur (ATF 114 1a 345, RDAF 1996 p. 103 consid. 3b et les références citées). L'examen de l'esthétique interviendra sur la base de critères objectifs généralement reçus et sans sacrifier à un goût ou à un sens esthétique particulièrement aigu, de manière que le poids de la subjectivité, inévitable en toute appréciation, n'influe que dans les limites de principes éprouvés par référence à des notions communément admises (TA, arrêts AC 1999.0002 du 25 juin 1999 et références citées; AC 1999.0112 du 29 septembre 2000). Enfin, une interdiction de construire fondée sur l'art. 86 LATC et ses dispositions d'application ne peut se justifier que par un intérêt public prépondérant, notamment lorsqu'il s'agit de protéger un site, un bâtiment ou un ensemble de bâtiments présentant des qualités esthétiques remarquables qui font défaut à l'ouvrage projeté ou que mettent en péril sa construction (TA, arrêts AC 1999.0228 du 18 juillet 2000; AC 1999.0112 du 29 septembre 2000). b) aa) On constate en premier lieu que le plan de quartier prévoit expressément la démolition des bâtiments ECA 510, 511 et 512. Partant, pour les raisons évoquées ci-dessus, les griefs relatifs à cette démolition sont irrecevables au stade de la procédure relative au permis de construire. Cela étant, on peut relever que, lors de la procédure d'adoption du plan de quartier, le service des bâtiments, section des monuments historiques, avait admis le principe de la démolition de ce groupe de bâtiments malgré l'intérêt qu'il présente (ce dernier avait recueilli la note *3* correspondant aux objets intéressants au niveau local méritant d'être conservés lors du recensement architectural de la Commune de Nyon, ce qui le plaçait sous la protection générale prévue par les art. 46 et ss de la loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10 décembre 1969). Le service des bâtiments indiquait ainsi ce qui suit dans le rapport d'examen préalable du 21 septembre 1992 relatif à l'adoption du plan de quartier: "S'il semble difficile de justifier la conservation intégrale de cet édifice, il serait extrêmement souhaitable qu'en cas de démolition, il soit procédé avant son exécution à une dépose soignée des éléments les plus intéressants, tels que: cheminées, la balustrade de ferronnerie de l'escalier, un des motifs d'angle dans le stuc du plafond du grand salon au premier étage, ainsi que le fronton de la porte d'entrée. (...)" . bb) Il reste à

examiner si la nouvelle construction respecte les exigences en matière d'esthétique et d'intégration rappelées sous lettre a) ci-avant. Sur ce point, la recourante ne motive guère ses conclusions et n'explique pas en quoi la nouvelle construction s'intégrerait mal dans l'environnement bâti de ce secteur. On a vu ci-dessus que la municipalité jouit d'un large pouvoir lorsqu'il s'agit d'apprécier l'esthétique d'une construction. Elle peut imposer une autre implantation ou d'autres solutions architecturales aux projets soumis à son autorisation (art. 77 al. 5 et 6 RPE). En l'occurrence, elle considère que le projet se tient dans les limites de volume et d'implantation prévues par le plan de quartier et qu'il ne présente pas un caractère incongru ni ne comporte de particularité choquante. On pourrait certes regretter que le projet ne conserve pas la moindre trace du rythme des façades de la Promenade du Jura - les dessins de façades auraient pu par exemple restituer, sans difficulté particulière, les caractéristiques des façades contiguës de ce secteur, plutôt que de présenter un bâtiment en barre marqué perpendiculairement par rapport à ces dernières. Ceci n'implique toutefois pas que la municipalité aurait outrepassé son pouvoir d'appréciation en autorisant le projet querellé.

E. 4

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être partiellement admis et la décision municipale réformée en ce sens que que l'octroi du permis de construire est subordonné à l'exigence que 35 des 50 places de stationnement soient louées à des habitants du quartier. Vu le sort du recours, les frais de la procédure sont mis principalement à la charge de la recourante et, partiellement, à la charge de la Commune de Nyon. L'autorité intimée ayant fait appel aux services d'un avocat, elle a droit à des dépens réduits.

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