

VD_OMNI AC.2006.0188 vom 30. April 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-04-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2006.0188

FR: VD_OMNI AC.2006.0188 du 30 avril 2007

IT: VD_OMNI AC.2006.0188 del 30 aprile 2007

Regeste

JASZKOWSKI, JASZKOWSKI/Municipalité de Chevroux, NIGGELER-BONNY, NIGGELER | Selon les normes VSS, il n'est pas possible de prévoir une case de stationnement sur une aire de manoeuvre. Dans le cas présent, les places de stationnement projetées empiètent sur les surfaces de manoeuvre indispensables à l'accès au garage; par conséquent, l'aménagement de la seconde case sur une aire de manoeuvre et d'accès au garage n'est pas compatible avec les normes précitées. Les constructeurs doivent prévoir deux places de stationnement accessibles indépendamment l'une de l'autre.

Erwägungen

E. 1

mètre 50 pour les mouvements de terre. En effet, selon les plans de la demande de permis de construire, les mouvements en déblai s'élèvent entre 1 mètre 70 et 1 mètre 90 devant l'accès au garage en sous-sol. Ainsi, le projet ne respecte pas la règle spécifique qui limite les mouvements de terre à 1 mètre 50. Il convient donc de déterminer si les conditions requises pour l'octroi d'une dérogation sont remplies. aa) La réglementation communale attribuée à la municipalité la compétence d'accorder des dérogations aux plans et à la réglementation y afférente pour autant que des motifs d'intérêt public ou des circonstances objectives le justifient (art. 80 bis RPGA). L'art. 85 al. 1 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC) précise que des dérogations aux plans d'affectation peuvent être accordées par la municipalité dans la mesure où le règlement communal le prévoit et que des motifs d'intérêt public ou des circonstances objectives le justifient. L'octroi de dérogations ne doit pas porter atteinte à un autre intérêt public ou à des intérêts prépondérants de tiers. bb) La jurisprudence du tribunal a précisé encore les principes applicables à l'octroi de dérogations. Tout d'abord, l'autorité n'est pas tenue d'accorder une dérogation ; elle dispose d'un pouvoir d'appréciation (voir ATF 99 I ch. 1 471 consid. 3a, voir aussi ATF 108 Ia p. 74 et ss.). Ensuite, l'octroi de la dérogation doit respecter les buts recherchés par la loi, la dérogation servant avant tout à éviter des solutions trop rigoureuses en présence d'une situation spéciale (voir ATF 107 Ia 112 et ss., voir aussi DSJP OFAT - Etudes relatives à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, ad art. 23 n° 6 et 7 p. 270). Aussi, la dérogation ne peut porter atteinte à des intérêts publics importants ou heurter des intérêts privés prépondérants et elle doit prendre en considération l'ensemble des circonstances (voir Augustin Macheret « la dérogation en droit de la construction; règle ou exception», Séminaire du droit de la construction, Fribourg 1983). Enfin, la dérogation doit s'inscrire dans le processus de planification définie par le droit fédéral selon laquelle la destination du sol est fixée par les plans d'affectation (art. 14 LAT) dans une procédure assurant la protection juridique (art. 33 LAT) et la participation de la population (art. 4 LAT) ; une dérogation qui, par son importance, aurait pour effet de fixer

de nouvelles règles d'affectation du sol dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire violerait l'art. 2 LAT, même si elle était justifiée par des circonstances objectives ou si elle répondait à un intérêt public important (ATF 116 Ib 53-54, consid. 3a, voir aussi AC 2000/0087 du 6 mars 2001). cc) En l'espèce, le tribunal constate que la dérogation n'est pas requise pour des motifs d'intérêt public : seules des raisons de convenance personnelle ont amené les constructeurs à placer le garage en sous-sol, au lieu de prévoir une construction attenante ou indépendante, comme le permet l'article 29 RPGA. Par ailleurs, il apparaît que le législateur communal a voulu éviter, en limitant les mouvements de terre à 1 mètre 50, des modifications du terrain naturel trop importantes changeant la configuration du sol sur une partie conséquente de parcelles relativement petites, parcelles dont la taille est adaptée à l'édification de maisons individuelles et qui caractérisent la zone de villas. La réglementation communale permet d'ailleurs l'aménagement de garages attenants ou indépendants de la construction ; le tribunal constate que la parcelle en question permettrait un tel aménagement, sans que la place de parc prévue en sous-sol apparaisse indispensable à l'économie du projet. dd) Les recourants invoquent encore le principe d'égalité de traitement et la municipalité a fait savoir au tribunal qu'elle avait admis des dérogations pour la construction de rampes d'accès à des garages en sous-sol. Toutefois, les plans produits par la municipalité permettent de constater au contraire que les mouvements de terre ont bien été limités à 1 mètre 50 pour tous les permis de construire comportant une rampe d'accès au sous-sol. Les plans produits à cet égard permettent de mesurer et vérifier le respect de la limite de 1 mètre 50, ce qui confirme, d'une part, que la réglementation communale ne fait pas obstacle à la création de rampes d'accès à des garages en sous-sol, d'autre part, que la municipalité a fait respecter la règle de l'art. 27 RPGA limitant les mouvements de terre à 1 mètre 50. Les photographies produites par les constructeurs ne sont à cet égard pas déterminantes car elles ne permettent ni d'apprécier le niveau du terrain naturel avant les travaux, ni de mesurer la différence de hauteur, contrairement aux plans produits par la municipalité. De plus, les indications et photographies concernant les escaliers extérieurs longeant les façades ne sont pas déterminantes : de tels escaliers, couverts au moins partiellement par les avant-toits font partie de la construction à laquelle ils sont intégrés et ne modifient en rien la configuration du sol, contrairement aux rampes d'accès des garages en sous-sol.

E. 2

Le projet contesté ne résout pas à satisfaction les exigences du règlement communal concernant les places de stationnement. L'article 28 RPGA prévoit que deux places de stationnement au minimum doivent être aménagées par chaque propriétaire. a) La réglementation communale relative aux places de stationnement ne fixe pas de dimensions minimales des cases, ni de leur dégagement et elle ne renvoie pas non plus aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route. Cependant, les places de stationnement prévues dans les projets de construction doivent être accessibles par les utilisateurs et la norme VSS SN 640'603a fixe des critères qui permettent de déterminer la qualité d'accès à ces places. Il est vrai que les normes VSS ne sont pas des règles de droit et qu'elles ne lient pas le tribunal mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et elles peuvent donc être prises en considération dans cette mesure (sur la portée des directives en matière forestière par exemple, voir ATF 118 Ib 618 consid. 4b). Le tribunal a d'ailleurs déjà considéré que les normes VSS pouvaient servir de référence pour déterminer le niveau d'accessibilité de places de stationnement et il a jugé que les cases dont les dimensions n'étaient pas conformes à la norme ne pouvaient être prises en considération

dans le calcul du nombre de places de stationnement prévues par le projet (arrêts TA AC 1998.0005 du 30 avril 1999 et arrêt TA AC 91/036 du 15 juillet 1992 consid. 1 p. 4). b) En l'espèce, les normes VSSV 640'291 et 640'292 concernent le parcage et s'appliquent à tous les parcs de stationnement à usage public ou privé. La norme 640'291 concerne les parcages des voitures particulières et autres types de véhicules et elle fournit les données géométriques qui doivent être utilisées lors de l'élaboration de projets de parcages afin d'assurer une exploitation convenable. La norme 640'292 distingue les cases de stationnement - ou les garages individuels - des zones de manœuvre. Il n'est ainsi pas possible de prévoir une case de stationnement sur une aire de manœuvre. En l'occurrence, les constructeurs ont expliqué à l'audience qu'il était possible d'aménager une place de stationnement sur l'aire de rebroussement et une autre devant l'accès au garage. Ces places de stationnement empiètent manifestement sur les surfaces de manœuvre indispensables à l'accès au garage. Il n'est ainsi pas possible d'utiliser une des places indépendamment de l'autre. De plus, le véhicule qui stationnerait en marche avant sur la place de rebroussement ne peut que difficilement opérer une manœuvre de rebroussement sur l'accès au garage en sous-sol qui est insuffisant et qui n'est pas prévu pour cette manœuvre. Ainsi, l'aménagement de la seconde case de stationnement, requise par la réglementation communale, sur les aires de manœuvre et d'accès au garage en sous-sol n'est pas compatible avec les normes VSS précitées et ne peut être admis. Il appartient aux constructeurs de prévoir deux places de stationnement (garages ou cases), accessibles indépendamment l'une de l'autre.

E. 3

Les recourants soutiennent aussi que la municipalité aurait dû faire application de la disposition communale qui lui permet d'imposer une autre implantation des bâtiments que celle prévue par les constructeurs. La municipalité soutient de son côté qu'une implantation différente du bâtiment projeté ne serait pas envisageable compte tenu de la forme de la parcelle. a) L'article 63 RPGA est formulé de la manière suivante : « Pour des raisons d'orientation ou d'esthétique, la municipalité peut imposer une autre implantation que celle prévue par le constructeur ; elle peut également imposer la pente des toitures, l'orientation du faîte ou les dimensions des percements en toiture. » La réglementation communale, permettant à la municipalité d'imposer une nouvelle implantation des constructions que celle prévue, a un effet comparable à celle relative à la clause de l'esthétique, prévue notamment à l'art. 59 RPGA et à l'art. 86 LATC. Si, pour des motifs d'esthétique et d'intégration, la municipalité peut refuser en application de ces dispositions un permis de construire, elle peut à plus forte raison l'accorder en imposant une implantation et une orientation différentes ou encore des pentes de toiture différentes ainsi qu'une orientation des faîtes spécifique ou des dimensions des percements en toiture. L'application de l'article 63 RPGA nécessite que les conditions permettant à la municipalité d'intervenir dans le cadre de la clause d'esthétique soient remplies. Il convient donc de se référer à la jurisprudence du tribunal relative à la clause générale d'esthétique (voir arrêt TA AC 2004.0100 du 27 décembre 2004). b) L'art. 86 LATC a la teneur suivante : « 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. » c) Selon la jurisprudence, un projet de construction peut être interdit sur la base de ces dispositions même s'il est conforme aux autres règles cantonales et communales qui lui sont applicables en matière de police des constructions. Mais il faut que les possibilités de construire réglementaires apparaissent déraisonnables et irrationnelles ; tel est par exemple le cas lorsque le projet de construction est de nature à porter atteinte à un site digne de protection ou que sa réalisation peut mettre en péril les qualités esthétiques remarquables d'un bâtiment ou d'un ensemble de bâtiments (ATF 114 Ia 346 consid. b; 101 Ia 223 consid. 6c). L'autorité communale dispose à cet effet d'un pouvoir d'appréciation relativement important (ATF 115 Ia 118-119 consid. 3d) et le pouvoir d'examen du tribunal est limité à un contrôle en légalité de la décision communale. Il ne peut substituer son appréciation à celle de l'autorité intimée et il doit seulement vérifier si elle a tenu compte de tous les intérêts à prendre en considération ; il n'intervient que si elle n'a pas tenu compte d'intérêts importants, ou encore, les aurait appréciés de façon erronée (voir les arrêts TA AC 2005.0260 du 18 décembre 2006, TA AC 2001.0220 du 17 juin 2004, RE 2001.0027 du 12 octobre 2001, consid. 2b; voir aussi les arrêts RE 2000.0017 du 14 août 2000, RE 2000.0037 du 18 janvier 2001, RE 1999.0005 du 16 avril 1999, RE 1999.0014 du 14 juillet 1999, ainsi que ATF non publié rendu le 11 novembre 1998 dans la cause M. c/OFDEE consid. 2a). d) En l'espèce, l'inspection locale a montré que le quartier de villas en cause présentait différents styles de construction. La photo aérienne produite par les recourants permet également de constater que les faîtes sont orientés soit dans la direction nord-sud, soit dans la direction est-ouest et que plusieurs bâtiments présentent une toiture à quatre pans. Une construction, située à l'extrémité nord-ouest de la zone de villas, présente également un plan en L mais orienté de manière à ce que la partie intérieure du "L" offre un dégagement avec une vue sur le lac et le Jura. Le tribunal ne saurait considérer en outre que la longueur du bâtiment est excessive, bien qu'inhabituelle pour un tel type de construction, notamment en comparaison des villas jumelles voisines. Il est vrai que l'implantation prévue par les constructeurs ne semble pas adéquate car le retour du "L" est situé sur la partie du terrain qui offre les dégagements les plus intéressants. Cette seule situation ne justifie pas non plus une intervention sur la base de la clause d'esthétique, la question des mouvements de terre ayant par ailleurs été réglée spécifiquement par l'art. 27 RPGA par le législateur communal. e) Les recourants ont également soutenu que le projet permettait d'accueillir deux familles. Ce n'est à l'évidence pas le cas dès lors que le projet ne comporte qu'une seule unité de logement avec une cuisine, des chambres avec des salles d'eau attenantes et un séjour et compte tenu du fait que les combles, accessibles seulement par une échelle, ne sont manifestement pas habitables.

E. 4

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et la décision attaquée annulée. Compte tenu du fait que l'instruction sur place a pu être menée parallèlement à la procédure AC 2006.0134, il y a lieu de réduire les frais de justice à un montant de 1'500 francs, à la charge des constructeurs. Les recourants, qui obtiennent gain de cause, ont droit aux dépens qu'ils ont requis, arrêtés à 1'500 francs.