

VD_OMNI AC.2006.0322 vom 9. November 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-11-09, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2006.0322

FR: VD_OMNI AC.2006.0322 du 9 novembre 2007

IT: VD_OMNI AC.2006.0322 del 9 novembre 2007

Regeste

FAVRE/Municipalité de Vevey, NEUE WARENHAUS AG | Projet de construction comprenant un parking de 39 places réparties sur deux étages, accessible au moyen d'un ascenseur à voitures, dans un environnement urbain où le degré de sensibilité au bruit est fixé à III. Compte tenu des faibles charges de trafic actuelles, les quelques 150 mouvements supplémentaires de véhicules par jour ne soulèveront pas de problème sur le plan du fonctionnement du réseau routier, ni sur celui du bruit.

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai de vingt jours fixé par l'art. 31 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA; RSV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il est au surplus recevable en la forme.

E. 2

Leur transformation dans les limites des volumes existants ou leur agrandissement peuvent être autorisés, pour autant qu'il n'en résulte pas une atteinte sensible au développement, au caractère ou à la destination de la zone. Les travaux ne doivent pas aggraver l'atteinte à la réglementation en vigueur ou les inconvénients qui en résultent pour le voisinage.

E. 3

Le recourant se plaint ensuite de ce que le projet prévoit l'aménagement de velux dans la toiture. Il soutient que le plan d'extension partiel l'interdirait. Ce grief est infondé. On ne saurait en effet déduire du fait que les dessins de façades qui accompagnent le plan présentent des toitures ne comportant aucune ouverture, que l'aménagement de velux est interdit. Ces dessins ne sont en effet qu'une illustration de l'architecture extérieure des façades, des toitures et ornements du quartier, avec laquelle les constructions nouvelles ou transformées doivent être "en harmonie" (v. règlement du plan de quartier). Pour autant que le bâtiment actuel, qui s'écarte passablement déjà du dessin accompagnant le plan de quartier, respecte cette condition, on ne voit pas en quoi la création de velux dans la partie supérieure de la toiture, au dessus des lucarnes existantes, porterait atteinte à l'harmonie architecturale du quartier.

E. 4

Le recourant soutient en outre que le bâtiment de la constructrice ne respecterait pas l'altitude prescrite par le plan d'extension partiel. Le plan n'est pas très clair à cet égard. Il comporte un plan de situation et un "Profil amont de la rue d'Italie" qui figurent à la fois des alignements et des profils fixés par un "plan d'extension du 15 février 1957" (en rouge) et d'autres résultant de la "décision du Conseil communal du 25 octobre 1957" (en vert) avec,

pour le bâtiment litigieux, des cotes d'altitude à la corniche différentes sur la rue d'Italie (390 m) et sur la rue du Collège (392,5 m). Cette question peut toutefois rester ouverte, dès lors que les transformations projetées ne modifient pas le gabarit de la toiture.

E. 5

Le recourant critique enfin la solution choisie pour l'accès au parking. Il fait valoir qu'il ne sera pas rare, en particulier aux heures où les gens quittent l'immeuble pour se rendre à leur travail, respectivement rentrent du travail, que plusieurs véhicules doivent attendre sur la chaussée pendant de longues minutes avant de pouvoir utiliser l'ascenseur. Il a précisé lors de l'audience qu'il craignait surtout les nuisances sonores que provoquerait la nuit le moteur des véhicules en attente. Il redoute également que les voitures attendant sur la chaussée pendant la montée de l'ascenseur et l'ouverture de la porte encombrant la voirie et constituent une gêne à la fluidité du trafic. a) Les 39 places du parking projeté induiront quelque 150 mouvements de véhicules par jour: 75 véhicules/jour arrivant au parking et 75 véhicules/jour le quittant. Ces véhicules vont se superposer au trafic actuel empruntant la rue du Collège (trafic journalier moyen égal à 480 véhicules/jour selon les comptages de la commune). Ainsi, à l'ouest et à l'est de l'accès au parking, les 75 véhicules/jour supplémentaires représenteront un accroissement relatif de 15,6 %. Compte tenu des faibles charges de trafic actuelles, le trafic induit par le projet ne soulève aucun problème sur le plan du fonctionnement du réseau routier. Par ailleurs, la largeur de la chaussée (6,50 mètres dont 2 mètres pour la bande de stationnement, soit une largeur effective de chaussée de 4,50 mètres) est suffisante pour permettre l'arrêt d'un véhicule dans l'attente de l'ouverture de la porte de l'ascenseur, tout en laissant s'écouler le trafic sans aucune influence sensible sur la fluidité de la circulation. On observera en outre que, pendant quelque quarante ans, des camions accédaient à la rue du Collège pour approvisionner le magasin EPA. Pendant le déchargement des marchandises, ils stationnaient sur la chaussée, laissant un espace très réduit entre eux et la bande de stationnement située au nord de la rue. Selon le concierge du bâtiment, les véhicules légers réussissaient malgré tout à se faufiler entre les voitures en stationnement et les camions à l'arrêt. La nouvelle situation sera ainsi plus favorable pour les riverains de la rue du Collège et pour ses usagers que celle qui a perduré pendant de nombreuses années. b) La municipalité a d'autre part tenu compte des préoccupations du recourant en prenant des mesures pour limiter le temps d'attente des véhicules sur la chaussée. Elle a ainsi subordonné l'octroi du permis de construire à l'installation d'un système de renvoi automatique de l'ascenseur au rez-de-chaussée et à la mise à disposition des utilisateurs d'une télécommande pour permettre l'ouverture à distance de la porte d'entrée du garage. Sur la base des caractéristiques communiquées par le fournisseur de l'ascenseur à voitures, il est possible de déterminer le temps d'attente pour que la porte de l'ascenseur s'ouvre au niveau de la rue du Collège. Dans l'hypothèse la plus défavorable (ascenseur commençant à descendre du rez-de-chaussée vers le second sous-sol, appelé par un automobiliste voulant quitter le parking, alors qu'un autre automobiliste arrive à la rue du Collège et aimerait accéder au parking), il peut être estimé à une minute environ. Cette hypothèse ne correspond pas au cas le plus fréquent: en effet, le parking projeté comporte 26 places au 1^{er} sous-sol et 13 places au 2^{ème} sous-sol. La probabilité que l'ascenseur soit en déplacement pour desservir le 1^{er} sous-sol est ainsi plus élevée que celle en relation avec le 2^{ème} sous-sol. Néanmoins le temps d'attente dans ce cas de figure restera proche d'une minute, car si le parcours de l'ascenseur est plus rapide, les temps d'ouverture et de fermeture des portes et le temps de sortie de la voiture restent les mêmes. De jour, ce faible temps d'attente, lié au nombre relativement peu élevé de

mouvements de véhicules prévisible (v. ci-dessus, let. a), n'est pas de nature à créer, dans un environnement urbain où le degré de sensibilité au bruit est fixé à III, un surcroît perceptible de nuisances sonores. De nuit, la probabilité que l'ascenseur se trouve au niveau de la rue, à la hauteur de la chaussée, est en outre très élevée, si bien que lorsqu'un automobiliste arrivera pour accéder au parking, la porte sera déjà pratiquement ouverte grâce à la commande à distance. Le temps d'arrêt sera alors pratiquement nul, et aucune gêne ne sera perceptible non plus. Les craintes du recourant relatives aux nuisances sonores sont ainsi infondées.

E. 6

Conformément aux art. 38 et 55 LJPA, un émolument sera mis à la charge du recourant débouté, qui supportera en outre les dépens auxquels peuvent prétendre la constructrice et la Commune de Vevey, qui ont procédé par l'intermédiaire d'un avocat et obtiennent gain de cause. Les dépens de la constructrice seront arrêtés à 2'000 fr. et ceux de la commune, qui a renoncé à déposer des observations complémentaires, à 1'500 fr.

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