

VD_OMNI AC.2008.0190 vom 8. Dezember 2009

VD Tribunal cantonal, 2009-12-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2008.0190

FR: VD_OMNI AC.2008.0190 du 8 décembre 2009

IT: VD_OMNI AC.2008.0190 del 8 dicembre 2009

Regeste

SEARA /Municipalité de Renens, Service de l'environnement et de l'énergie, Service de la mobilité | On ne discerne pas ce qui permettrait à la municipalité d'interdire d'emblée aux recourants la création de 8 places de stationnement sur leur parcelle - pour les logements sis sur celle-ci -, dès lors que ce nombre est inférieur à la valeur limite des normes VSS. En particulier, la limitation des places de parc visée par le Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges ne concerne pas au premier chef le stationnement à domicile, mais le stationnement dit "à destination" (places commerciales et professionnelles). Par ailleurs, les restrictions à la propriété devant se fonder sur une base légale claire, l'art. 141 bis RPE/Renens ne peut être interprété au sens où il interdirait la création de places de parc jusqu'à concurrence de 100% du nombre limite des normes VSS. Recours admis et cause renvoyée à la municipalité.

Erwägungen

E. 1

L'autorité intimée refuse de délivrer le permis de construire 8 places de stationnement sur la parcelle des recourants supportant un immeuble locatif de 8 appartements. Elle invoque au premier chef une politique restrictive en matière de stationnement. a) L'art. 47 al. 2 ch. 6 de la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11) prévoit que les plans et les règlements d'affectation peuvent contenir des dispositions relatives à la création de garages et de places de stationnement et à la perception de contributions compensatoires, destinées à couvrir les frais d'aménagement de places de stationnement, à défaut de terrain privé disponible. Aux termes de l'art. 40a du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1), dans sa version du 6 février 2008 en vigueur depuis le 1^{er} mars suivant, la réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement des véhicules dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction (al. 1). A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés (al. 2). Si les conditions locales le permettent, les places de stationnement sont perméables (al. 3). Autrement dit, les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (dites normes "VSS") l'emportent sur les règlement communaux. b) Dans la Commune de Renens, le calcul du nombre de places de stationnement est régi par l'art. 141 bis RPE - adopté par le Conseil communal le 29 juin 1988 et approuvé par le Conseil d'Etat le 23 septembre 1988 - ainsi qu'il suit: "Le nombre limite de places de stationnement sera calculé selon la norme USPR en vigueur. Il sera compté à 100 % pour les constructions neuves, les changements d'affectation et les agrandissements et à 50 % pour les rénovations. Le nombre limite de

places de stationnement sera, pour les immeubles ou partie d'immeubles réservés à l'habitation, augmenté de 15 %. Ces places supplémentaires seront réservées aux visiteurs et devront être désignées comme telles." c) Pour déterminer le nombre de places admissibles, il convient également de tenir compte du fait que la Ville de Renens est soumise au Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, établi par le SEVEN, adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006. Ce plan est prévu par les art. 44a al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) et 31 ss de l'ordonnance du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1). Il s'agit d'un instrument de coordination qui permet aux autorités compétentes de procéder à une appréciation globale de la situation, lorsque les sources des émissions responsables des immissions excessives sont multiples et que les mesures à prendre sont nombreuses et diverses. Il permet également aux autorités d'ordonner, dans chaque cas particulier, une limitation complémentaire des émissions en respectant le principe de la proportionnalité et en garantissant l'égalité de traitement – ou l'égalité des charges entre les détenteurs d'installations (ATF 120 Ib 436 consid. 2c/cc p. 446; 119 Ib 480 consid. 5a p. 483 ss; 118 Ib 26 consid. 5d p. 34 s.; 117 Ib 425 consid. 5c p. 430; TA, AC.2003.0113 du 2 février 2004 consid. 4c). Parmi les mesures de limitation des nuisances atmosphériques, on peut mentionner les mesures relevant exclusivement de l'aménagement du territoire (par exemple la définition de l'affectation de la zone), les mesures relevant exclusivement de la protection de l'environnement (par exemple les prescriptions relatives aux installations de chauffage) ou encore les mesures mixtes, comme la limitation du nombre de places de parc. Le plan de mesures peut prévoir toute mesure qui lui paraît apte à atteindre l'objectif visé, y compris les recommandations qui ne relèvent pas du droit de l'environnement, mais d'autres domaines comme l'aménagement du territoire ou la circulation routière (TA, AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 12). Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges comprend une mesure AT 5 "Maîtrise du stationnement privé" qui prévoit notamment: "L'offre en places de stationnement conditionne directement la génération de trafic et par conséquent les nuisances occasionnées par les projets de construction (...). En effet l'offre en stationnement à destination est l'un des facteurs qui détermine l'utilisation ou non d'un véhicule privé (...). Le dimensionnement des parkings constitue ainsi un aspect particulièrement sensible d'un projet quant à sa compatibilité vis-à-vis du plan OPair. Cette mesure consiste à appliquer la norme VSS 640 290 (norme professionnelle reconnue par les tribunaux) pour le dimensionnement de l'offre en stationnement des nouveaux projets et des nouvelles planifications dans le périmètre du plan des mesures. La norme VSS 640 290 établit un besoin limite en fonction de l'affectation et des activités considérées, puis un besoin réduit en fonction de la qualité de la desserte en transports publics de la zone concernée. La fourchette utilisée pour le calcul des besoins réduits pourra être adaptée en fonction de l'agent énergétique utilisé pour le chauffage, des performances thermiques des bâtiments, ainsi que du contexte urbanistique (mixité des activités, habitat, stationnement à proximité sur le domaine public, ...). Une marge de manœuvre, qui inclut une pesée des intérêts et la prise en compte de mesures d'accompagnement, est laissée à l'appréciation des autorités en charge de l'application du plan OPair. L'application d'une politique de stationnement basée sur la fourchette basse des besoins limites de la norme VSS dans le périmètre du plan des mesures est une condition indispensable à un transfert modal accru et constitue une mesure significative pour atteindre les objectifs d'assainissement. En limitant les places commerciales et professionnelles plutôt que celles liées à l'habitat, cette mesure

ne doit pas contrecarrer la politique des zones macarons et celle portant sur le stationnement situé sur le domaine public. Le corollaire de cette mesure consiste à l'établissement d'un plan qui présente la qualité de la desserte TP existante et future. Objectifs et effets attendus
Dissuader le stationnement, donc le trafic, des pendulaires dans les centres en favorisant le transfert modal. Inciter au renoncement à la voiture pour certains déplacements, en complétant l'offre TP par une limitation du stationnement à destination. Garantir le stationnement des habitants dans leur quartier pour éviter des déplacements inutiles. Harmoniser les pratiques communales dans le périmètre du plan des mesures, dans le respect de la proportionnalité." La référence aux normes VSS pour tout nouveau projet implique qu'il s'agit d'une mesure applicable immédiatement, notamment dans les procédures de permis de construire (AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 et AC.2005.0184 du 4 avril 2006). d) La norme VSS SN 640 290 à laquelle renvoie le Plan des mesures OPair 2005 complétait la norme SN 641 400. Elle a été remplacée, dès le 1^{er} février 2006, par la norme SN 640 281 éditée par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports sous le titre "Stationnement; Offre en cas de stationnement pour les voitures de tourisme". L'art. 40a RLATC, ainsi que la mise en œuvre de la mesure AT 5-maîtrise du stationnement privé du Plan des mesures OPair implique ainsi de vérifier la conformité des projets au regard de la nouvelle norme (AC.2008.0323 du 18 août 2009). Selon celle-ci, le dimensionnement de l'offre de stationnement pour l'affectation au logement correspond à une place par 100 m

E. 2

), on obtiendrait 7,24 places de parc, auxquelles viendrait s'ajouter 10% pour les visiteurs, soit 7,96 places, arrondies à 8. Ainsi, selon le ch. 9.1 de la norme VSS, les recourants seraient en principe habilités à créer 9 places de parc. On ne discerne pas ce qui permettrait à la municipalité d'interdire d'emblée aux recourants la création de 8 places de stationnement sur leur parcelle, dès lors que ce nombre est inférieur à la valeur limite des normes VSS. En particulier, conformément à la jurisprudence déjà exposée, la qualité de la desserte en transports publics ne justifie pas une réduction du nombre de places de stationnement destinées à des bâtiments d'habitation. On précisera que la limitation des places de parc visée par le Plan des mesures OPair ne concerne pas au premier chef le stationnement à domicile, mais le stationnement dit "à destination" (places commerciales et professionnelles), afin de favoriser le transfert du trafic pendulaire des véhicules privés vers les transports publics ou vers la mobilité douce. Le Plan des mesures OPair mentionne du reste expressément sous la rubrique "objectif et effets attendus" qu'il entend garantir le stationnement des habitants dans leur quartier pour éviter des déplacements inutiles. Pour le surplus, la revitalisation du ruisseau ou le cheminement piétonnier envisagés ne sont pas décisifs, dans la mesure où aucune procédure concrète de planification ou d'expropriation n'a été entreprise à cet effet. La municipalité ne s'est du reste pas prévalu de l'art. 77 LATC permettant de refuser le permis de construire lorsqu'un projet, bien que conforme à la législation, compromet le développement futur d'un quartier ou lorsqu'il est contraire à un plan ou à un règlement d'affectation envisagé, mais non encore soumis à l'enquête publique (cf. aussi ATF 1C_197/2009 du 28 août 2009 consid. 5.1 [AC.2008.0074 du 27 mars 2009], confirmant l'exigence d'un "début de concrétisation"). Les arguments relatifs à la surface de verdure/jardin qui serait supprimée ou diminuée ne conduisent pas davantage à une autre conclusion, dès lors qu'il n'apparaît pas qu'une disposition d'aménagement du territoire et des constructions obligerait les constructeurs à maintenir une telle surface sur leur bien-fonds. De même, le fait que les locataires actuels n'éprouveraient pas le besoin d'une

place de parc n'est pas décisif, du moment qu'une telle situation ne peut être tenue pour durable. Elle ne présage pas des vœux de futurs locataires et ne permet pas de passer outre la volonté des propriétaires de valoriser leur bien en offrant une prestation supplémentaire. Enfin, c'est à juste titre que la municipalité n'a pas invoqué l'art. 141 bis RPE selon lequel le nombre limite de places de stationnement doit être compté à 50% pour les rénovations, comme en l'espèce. Si l'on pourrait admettre que cette disposition autorise le propriétaire d'un immeuble rénové de ne bénéficier que d'un nombre réduit de places de parc, il n'est pas certain qu'elle entende interdire au propriétaire d'un tel immeuble, de créer, s'il le souhaite, des places de parc supplémentaires jusqu'à concurrence de 100% du nombre limite. Dès lors que les restrictions à la propriété doivent se fonder sur une base légale claire, l'art. 141 bis RPE ne peut être interprété dans le sens où il consacrerait une telle interdiction. d) En conclusion, la municipalité a abusé de son pouvoir d'appréciation en refusant de délivrer aux recourants l'autorisation de créer 8 places de parc sur leur parcelle, aux seuls motifs liés à une politique restrictive de stationnement, à la revitalisation du ruisseau de Broye et à la création d'un cheminement piétonnier. La décision attaquée doit ainsi être annulée et le dossier renvoyé à l'autorité intimée pour qu'elle examine si toutes les autres conditions permettant d'octroyer le permis de construire sont remplies (s'agissant par exemple de l'implantation de places de parc dans les espaces réglementaires, cf. notamment AC.2008.0317 du 18 septembre 2009 consid. 5; AC.2007.0083 du 31 mars 2008 consid. 8b; AC.2006.0229 du 20 juin 2007 consid. 7c), puis qu'elle rende une nouvelle décision.

E. 3

Compte tenu des considérants qui précèdent, il n'y a pas lieu de donner suite à la requête des recourants tendant à la production du contrat de location d'une place de parc à l'extérieur de la parcelle dont disposerait l'un des locataires, ni d'une inspection locale, ces mesures n'étant pas susceptibles d'influencer le sort de la cause.

E. 4

Vu ce qui précède, le recours doit être admis, la décision attaquée annulée et la cause renvoyée à la municipalité pour éventuel complément d'instruction et nouvelle décision. La Commune de Renens qui, même si elle n'a pas mentionné de conclusions formelles, s'est largement et clairement exprimée en faveur du rejet du recours, supportera un émolument judiciaire ainsi qu'une indemnité pour les dépens en faveur des recourants.

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