

VD_OMNI AC.2009.0227 vom 13. Dezember 2010

VD Tribunal cantonal, 2010-12-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2009.0227

FR: VD_OMNI AC.2009.0227 du 13 décembre 2010

IT: VD_OMNI AC.2009.0227 del 13 dicembre 2010

Regeste

WHEATLEY/Municipalité de Mont-sur-Rolle, SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE D'HABITATION, ROLLE, Service de la mobilité, Service des routes | Projet de construction prévoyant 50 places de stationnement pour 26 appartements et une crèche. Le règlement communal dispose qu'au minimum les normes VSS sont applicables, ce qui correspond dans le cas d'espèce à 41 places. Une variation de 15% est admissible, dès lors que le quartier est faiblement desservi en transports publics. Il se justifie ainsi de réduire le nombre de places à 48.

Erwägungen

E. 1

Déposé en temps utile, le recours satisfait aux conditions formelles énoncées à l'art. 79 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36). Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Le recourant a sollicité la production de l'intégralité des dossiers relatifs aux premier et second projets mis à l'enquête publique par la constructrice, de l'intégralité du dossier objet de la présente cause, du dossier relatif au projet de construction de 14 villas, 28 places privées et 7 places de parc visiteurs au chemin du Verney, ainsi que les éventuelles oppositions y relatives, l'éventuelle décision de l'autorité intimée sur celles-ci et les éventuels recours au tribunal. Par ailleurs, il a requis la mise en œuvre d'une expertise tendant à établir d'une part le TJM dans le quartier concerné et, d'autre part, la manière dont s'effectue la circulation dans le périmètre concerné. a) Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., comprend notamment le droit pour l'intéressé d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves (ATF 131 I 153 consid.

E. 3

Le recourant soutient que le permis de construire serait nul dans la mesure où le dossier mis à l'enquête publique serait incomplet, en ce sens qu'il ne comporterait pas de coupes permettant de vérifier la conformité réglementaire de la hauteur au faîte des bâtiments C et D. Il relève par ailleurs que le plan qui lui a été remis en annexe de la correspondance du 27 août 2009 et permettant, d'après l'autorité intimée, de déterminer la hauteur au faîte des bâtiments projetés, est daté du 22 décembre 2005 alors que les plans figurant dans le dossier mis à l'enquête publique sont datés du 24 avril 2009. a) L'art. 108 al. 2 LATC dispose que le règlement cantonal et les règlements communaux déterminent, pour les divers modes de construction et catégories de travaux, les plans et les pièces à produire avec la demande, ainsi que le nombre d'exemplaires requis. La demande n'est tenue pour régulièrement déposée que lorsque ces exigences sont remplies. Aux termes de l'art. 69 al. 1 ch. 3 RLATC,

en cas de construction nouvelle, d'agrandissements, de surélévations, de transformations d'immeubles ou de changement de leur destination, la demande est accompagnée d'un dossier au format A4 comprenant les plans pliés au même format (210 x 297 millimètres) et les coupes nécessaires à la compréhension du projet comprenant les profils du terrain naturel et aménagé. Selon la jurisprudence du tribunal, lorsque les plans d'enquête présentent des lacunes, celles-ci n'entraînent la nullité du permis de construire que si elles sont de nature à gêner des tiers dans l'exercice de leurs droits ou qu'elles ne permettent pas de se faire une idée précise, claire et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles de la police des constructions (AC.2007.0154 du 9 septembre 2008; AC.2007.0031 du 28 septembre 2007 consid. 4; AC.2004.0062 du 31 mai 2005 consid. 4; AC.2000.300 du 22 avril 2004; AC.2002.0228 du 8 juillet 2003 et les références citées). b) En l'espèce, les plans accompagnant la demande de permis de construire, mis à l'enquête publique, font état des cotes du terrain naturel aux angles sortants de chacun des quatre bâtiments. Les plans en question permettent ainsi de déterminer la hauteur des bâtiments au faîte, et d'en vérifier la conformité au règlement. Afin de clarifier encore cette question, la décision attaquée était accompagnée d'un plan daté du 22 décembre 2005 portant sur l'implantation et le nivellement du projet, reprenant toutes les cotes d'altitude des bâtiments, et indiquant la manière de calculer la hauteur au faîte des bâtiments. A cet égard, les architectes de la constructrice ont confirmé en audience que l'altitude du terrain, établie par un géomètre, n'avait pas été modifiée depuis la mise à l'enquête précédente et que le projet litigieux reprenait les mêmes cotes d'altitudes, de sorte que le plan récapitulatif précité de 2005 pouvait également être pris en considération pour déterminer ces cotes. Peu importe dès lors que ce plan soit plus ancien que ceux mis à l'enquête publique dans le cadre du projet actuel. Partant, le recourant a pu disposer de l'ensemble des informations nécessaires à se faire une idée précise, claire et complète des travaux et de leur conformité aux règles de la police des constructions. En conséquence, ce premier grief s'avère mal fondé.

E. 4

Le recourant se plaint ensuite du fait que le projet ne serait pas réglementaire dans la mesure où la hauteur du bâtiment B serait supérieure à celle autorisée. Le recourant relève notamment que la hauteur du bâtiment en question a été augmentée par rapport à celle du précédent projet mis à l'enquête, où la hauteur au faîte était de 417,52 m. a) Aux termes de l'art. 3 litt. g al. 3 RPPA, pour le secteur du Verney, la hauteur au faîte est limitée à 12 m. L'art. 66 RPZ, applicable par renvoi de l'art. 16 RPPA, dispose que la hauteur de la corniche ou au faîte est mesurée à partir de la cote moyenne du sol naturel occupé par la construction. Elle est mesurée au milieu du bâtiment. b) En l'espèce, selon les explications fournies par les architectes du projet et confirmées par la municipalité est déterminante la hauteur moyenne du terrain figurant sur les plans et des cotes d'altitudes indiquées aux angles des bâtiments. S'agissant en particulier du bâtiment B, il a été précisé en audience que ce bâtiment présente un décrochement en toiture et six angles et que les cotes d'altitude de ceux-ci ont été prises en compte dans le calcul de la hauteur. Les cotes des angles sortants du bâtiment B atteignent une hauteur moyenne de 406,12 m $[(405,67 + 404,50 + 406,36 + 406,62 + 406,95 + 406,60) : 6]$. La hauteur maximale autorisée pour ce bâtiment s'élève ainsi à 418,12 m (406,12 + 12). Dès lors que la hauteur au faîte du bâtiment B s'élève, selon le plan n° 901/106, à 417,95 m, la hauteur réglementaire est respectée. Il en va de même de la hauteur des bâtiments A, C et D. Partant, ce grief est également mal fondé.

E. 5

Le recourant fait valoir que le nombre de places de parc prévues par le projet serait excessif.

a) L'art. 40a al. 1 RLATC dispose que la réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (ci-après: normes VSS) et en fonction de l'importance et de la destination de la construction. Selon l'al. 2, à défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés. A cet égard, le tribunal a récemment précisé que l'art. 40a al. 1 RLATC ne constituait pas une base légale suffisante pour permettre d'appliquer les normes VSS en dérogation à la réglementation communale contraire (AC.2009.0064 du 4 novembre 2010). Cela étant, dans le cas présent, la réglementation communale renvoie expressément aux normes VSS de l'Union suisse des professionnels de la route. Ainsi, l'art. 72 RPZ, applicable par renvoi de l'art. 16 RPPA, dispose ce qui suit: "La Municipalité fixe le nombre de places privées de stationnement ou de garage pour voiture ou tout autre véhicule qui doivent être aménagées par les propriétaires, à leurs frais et sur leur terrain, en rapport avec l'importance et la destination des nouvelles constructions. Au minimum les dispositions des normes VSS de l'Union suisse des professionnels de la route sont applicables. Les emplacements de stationnement doivent être prévus en arrière des limites de construction." Selon la norme VSS 640'281 éditée en février 2006 par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports sous le titre " Stationnement; Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme ", l'offre en cases de stationnement pour les affectations au logement correspond aux valeurs indicatives suivantes pour le cas normal, soit une case de stationnement par 100 m² de SPB (surface plancher brut) ou une case par appartement, plus, pour les visiteurs, 10% du nombre de cases de stationnement pour les habitants (ch. 9.1). Pour l'affectation à la crèche, cette norme prévoit une place par salle pour le personnel et 0,2 place par salle pour les visiteurs. b) En l'espèce, le permis de construire litigieux du 1^{er} septembre 2009 autorise la création de 50 places de stationnement (42 places souterraines et 8 places externes), pour 26 appartements et une crèche. Il est certes apparu en audience que la demande de permis de construire du 28 mai 2009 semblait contenir une incohérence, dès lors la première page indique 26 logements, alors que, selon les fiches spécifiques à chaque bâtiment contenues dans ladite demande, le projet prévoirait 28 logements. Interpellés à ce sujet, les architectes de la constructrice ont néanmoins confirmé que le récapitulatif contenu dans la même demande était en principe correct. Dans la mesure où le permis de construire du 1^{er} septembre 2009 se réfère bien à 26 appartements, il convient de considérer que c'est ce chiffre qui est déterminant. C'est donc sur la base d'un total de 2'789 m² de surface brute de plancher consacré au logement et d'un total de 26 appartements, que le nombre minimum de places de stationnement doit être déterminé. Quant à l'estimation du nombre de places en relation avec la crèche projetée, l'autorité intimée a indiqué en audience que le projet de crèche avait été abandonné en ce qui la concernait et que l'emplacement initialement prévu à cet effet serait éventuellement remplacé par une unité d'accueil temporaire de jour pour personnes âgées. Quoi qu'il en soit, la constructrice n'a à ce jour pas modifié son projet sur ce point, de sorte qu'il convient de statuer en l'état du dossier qui prévoit une affectation d'une partie du bâtiment B à une crèche. Selon la norme VSS 640'281, 26 appartements impliquent 29 places de stationnement (dont trois pour les visiteurs), ou 31 places sur la base de la surface brute de plancher (SBP). En effet, pour un total de 2'789 m² de SBP, il y a lieu de prendre en compte pour les habitants et visiteurs 1,1 cases de stationnement par 100 m², ce qui

représente 30,67 places de stationnement (1,1 x 2'789 m² SBP : 100), arrondi à 31 places. A cela s'ajoute le nombre de places afférentes à la crèche. A cet égard, le Service de la mobilité n'a pas clairement indiqué le nombre de places qu'il y aurait lieu de prévoir pour cette affectation. Il convient toutefois de relever que cette même autorité avait considéré, dans le cadre de l'enquête publique relative au précédent projet de la constructrice (voir AC.2007.0154 précité), que la crèche comprenait huit salles, ce qui impliquait un total de 10 places, dont deux visiteurs. En comparant les plans de la crèche tels que prévue dans le précédent projet avec ceux du présent projet litigieux, le tribunal constate que ces plans n'ont pas été modifiés, s'agissant du nombre de salles prévues pour la crèche. Il n'y a ainsi pas lieu de s'écarter du nombre de places retenues par le Service de la mobilité pour la crèche dans la procédure précédente, soit un total de 10 [(1 x 8 pour le personnel) + (0,2 x 8 pour les visiteurs)]. Le nombre de places de stationnement prescrit par les normes VSS s'élève ainsi au plus à 41 places (31 + 10). c) Reste à déterminer dans quelle mesure la municipalité était fondée à s'écarter de cette limite, au regard de sa réglementation. Comme indiqué plus haut, l'art. 72 RPZ prévoit qu'au minimum les dispositions des normes VSS sont applicables. Dans son arrêt précédent relatif au second projet de la constructrice sur la parcelle n° 1047 (AC.2007.0154 précité, consid. 9), le tribunal avait considéré que la municipalité pouvait s'écarter de ce minimum au vu de son règlement. Tenant compte de la faible desserte du quartier en transports publics, le tribunal avait admis qu'un nombre de cases de stationnement supérieur de 15% à celui prescrit par la norme VSS 640 281 n'était pas excessif et pouvait être toléré. Il n'y a pas de raison de s'écarter de cette appréciation dans le cas présent. En conséquence, une variation de 15% dans le cas présent équivaut à 6,15 places, arrondi à 7. Le nombre total de places admissible est donc de 48. La municipalité a toutefois autorisé 50 places. Elle n'indique pas pour quel motif il se justifierait d'aller au-delà de la variation de 15% admise précédemment. Il convient partant de réformer le permis de construire en ce sens que seules 48 places de stationnement sont autorisées.

E. 6

Le recourant se plaint ensuite de l'insuffisance des voies d'accès au regard de l'accroissement du trafic entraîné par le projet litigieux et des problèmes de sécurité qui s'en suivraient. a) L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité (pente, visibilité, trafic) - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (Jomini, Commentaire LAT art. 19 n°19). La voie d'accès est aussi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; ATF 1A.56/1999 et 1P.166/1999 du 31 mars 2000 consid. 5b et les références citées; AC.2008.0138 du 31 juillet 2009; AC.2007.0216 du 2 décembre 2008; AC.2006.0317 du 25 octobre 2007). Enfin, pour déterminer si un accès est suffisant, l'autorité peut aussi se référer à la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui règle les aspects concernant la sécurité des piétons (AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3a p. 8/9;

AC.1998.0005 du 30 avril 1999 consid. 7 p. 23/24; Jomini , Commentaire LAT, art. 19 n° 24; Message relatif au projet de loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in : FF 1983 ch. IV p. 4). Les principes de la LCPR doivent ainsi être pris en considération pour déterminer si les mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (AC.2009.0086 du 20 août 2010 ; AC.2008.0334 du 12 novembre 2009 ; AC.2008.0073 du 31 octobre 2008; AC.1998.0005 du 30 avril 1999, ainsi que Jomini , Commentaire LAT, art. 19 n° 25). 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 (AC.2009.0086 précité ; AC.2008.0233 du 6 mai 2009 ; AC.2002.0013 du 10 décembre 2002). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence se réfère en général aux normes VSS. Les spécialistes du trafic considèrent généralement qu'une place de parc génère en moyenne 2,5 à 3 mouvements de véhicules par jour (AC.2009.0086 et AC.2008.0334 précités). b) En l'espèce, le projet litigieux prévoit un nombre de 50 places de parc, lequel a été réduit à 48 places par le tribunal au considérant qui précède, ce qui correspond à 120 à 144 mouvements de véhicules par jour. Le recourant soutient qu'au vu des nouvelles constructions dans le quartier, l'augmentation du trafic journalier serait de 675 véhicules par jour. Or, des explications fournies en audience par la municipalité, il apparaît vraisemblable que les habitants de ces constructions emprunteront d'autres axes. Ainsi, ceux des quatorze villas au chemin du Verney emprunteront plutôt le chemin de Chauchey en direction de l'ouest, soit pour rejoindre l'autoroute, soit pour se rendre en direction de Rolle. Ces nouvelles constructions ne devraient par conséquent pas contribuer de manière significative à augmenter le trafic à la route du Lac. En d'autres termes, il est douteux que l'augmentation de 675 véhicules par jour pour la route du Lac alléguée par le recourant se réalise effectivement. Quoi qu'il en soit, même à supposer que ce chiffre soit atteint, le Service des routes a considéré qu'une telle augmentation de trafic n'apparaissait pas alarmante sur ces routes. Par ailleurs, le représentant de l'autorité intimée a exposé en audience qu'un élargissement de la chaussée était prévu à la route du Lac, à proximité du projet litigieux, de même que la suppression des places de parc existantes à cet endroit, afin de créer un arrêt de bus scolaire et éviter que le bus scolaire ne bloque la circulation. Il a néanmoins précisé que la route en tant que telle ne serait pas élargie. A cet égard, le tribunal a constaté, lors de l'inspection locale, qu'à cet endroit la route mesurait environ 5,50 m. Or, selon le Service des routes, en application des normes VSS, la route doit offrir une largeur d'au moins 5,10 m pour que deux véhicules légers puissent se croiser à une vitesse de 50 km/h. Il s'en suit que la route est suffisamment large. Par ailleurs, il ressort des documents produits par l'autorité intimée en audience, que

selon l'enquête publique qui s'est déroulée du 18 août au 16 septembre 2010 et qui n'a suscité aucune opposition, il est prévu de procéder au marquage d'une bande longitudinale pour piétons au chemin du Chauchey. Il en découle que la sécurité des piétons dans le quartier est également prise en compte et sera améliorée. A cela s'ajoute que l'accès au parking souterrain de même qu'aux places de parc situées à l'extérieur des bâtiments litigieux se fera par la route du Lac, de sorte que les nuisances pour le recourant qui habite le chemin du Chauchey paraissent faibles. Au regard de ce qui précède, les voies d'accès à la parcelle doivent être considérées comme suffisantes. Partant, ce grief est mal fondé.

E. 7

Le recourant fait valoir que le projet violerait l'art. 10 RPPA en ce sens qu'aucun aménagement n'aurait été prévu pour tenir compte de l'augmentation significative du nombre d'enfants qui fréquenteront la place de jeu et du fait qu'aucune solution alternative n'a été prévue pour la période où la place de jeux ne sera pas accessible en raison des travaux de construction. Le recourant estime encore que l'autorité intimée aurait abusé de son pouvoir d'appréciation en ne fixant pas le principe des aménagements et des accès à la place de jeux conformément à l'art. 10 RPPA (recte : art. 12 RPPA). Il convient tout d'abord de relever que cet espace est déjà aménagé : deux terrains de sport - football et basket-ball - et une place de jeux pour enfants sont présents sur cette zone. A cet égard, il a été précisé en audience que si l'espace en question serait effectivement légèrement réduit au nord, la place de jeu demeurerait intacte. De plus, le représentant de l'autorité intimée a également expliqué en audience que les enfants du quartier jouaient avant tout dans leur propre jardin, mais que tous les habitants auraient accès à l'espace de jeux, lequel ne serait pas réservé aux locataires des bâtiments à construire. De surcroît, comme indiqué dans la procédure précédente relative à la parcelle n° 1047 (AC.2007.0154 précité), la modification éventuelle de ces aménagements relève de la compétence de la municipalité de gérer les espaces publics. Cette question dépasse ainsi l'objet du présent litige. Quant à l'empêchement d'utiliser la place de jeux pendant les travaux de construction, à supposer qu'un tel grief, d'ailleurs non motivé, soit recevable, on ne voit pas en quoi un tel empêchement temporaire serait de nature à justifier l'annulation du permis de construire. Enfin, s'agissant des accès à dite place, dans le cadre du projet précédent, il avait été question d'aménager trois accès à la place de jeux. Il ressort du plan des aménagements extérieurs que deux accès sont prévus, au nord-ouest, le long du bâtiment D et au nord-est, entre les bâtiments B et C. Les architectes du projet de construction ont par ailleurs confirmé en audience qu'un troisième accès était prévu depuis la zone artisanale sise au sud de la parcelle. L'autorité intimée a quant à elle confirmé qu'elle veillait à assurer un accès suffisant à cet espace public à tous les habitants. Au vu de ce qui précède, ce grief est mal fondé.

E. 8

m. Les architectes du projet ont expliqué que la distance indiquée sur le plan de situation était indicative, qu'elle avait vraisemblablement été ajoutée par le géomètre, mais que le projet était réglementaire dès lors que les bâtiments se trouvaient dans le périmètre d'évolution. Cette appréciation est confirmée par l'art. 3 RPPA qui régit plus spécialement la zone du Verney dans laquelle est sise la parcelle n° 1047 et qui dispose, sous lettre b), que les constructions sont implantées obligatoirement à l'intérieur du périmètre d'évolution fixé au plan. Il ressort des plans au dossier que les bâtiments s'inscrivent effectivement dans le périmètre d'évolution, de sorte que le projet est réglementaire à cet égard.

E. 9

Vu les considérants qui précèdent, le recours doit être très partiellement admis. La décision de l'autorité intimée délivrant le permis de construire doit être réformée en ce sens que seules 48 places de stationnement sont autorisées. Elle est maintenue pour le surplus. Compte tenu de l'admission très partielle du recours, il se justifie de mettre les frais de justice à la charge du recourant qui succombe sur le principe, conformément à l'art. 49 al. 1 et 2 LPA-VD. La municipalité ayant procédé avec l'assistance d'un mandataire professionnel, il se justifie de lui allouer des dépens, à la charge du recourant (art. 55 LPA-VD).

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