

VD_OMNI AC.2010.0194 vom 31. Januar 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-01-31, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2010.0194

FR: VD_OMNI AC.2010.0194 du 31 janvier 2012

IT: VD_OMNI AC.2010.0194 del 31 gennaio 2012

Regeste

VAN DER LOO, HODDING c/Municipalité de La Tour-de-Peilz, MELLIARD, JAGGI, SCHUMACHER, Service Immeubles, Patrimoine et Logistique | L'art. 53 RPE de la Tour-de-Peilz, qui renvoie aux normes VSS pour fixer le nombre de places de parc, contraint le propriétaire à créer un certain nombre de places, il ne l'empêche pas explicitement d'en prévoir plus.

Erwägungen

E. 1

Déposé en temps utile, le recours satisfait aux conditions formelles énoncées à l'art. 79 de la loi 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

p. 93, 499 consid. 2 p. 502; 122 II 81 consid. 6d p. 87; 121 II 72 consid. 1d p. 76; 120 Ib 207 consid. 6 p. 213; 119 Ib 174 consid. 4 p. 178, 179 consid. 2d p. 189; 118 Ib 381 consid.

E. 3

p. 393 ss, 326 consid. 2 p. 331; 117 Ib 325 consid. 2b p. 329, 42 consid.

E. 4

Les recourants font valoir que le garage de la construction ne peut pas être considéré comme souterrain et que sa surface doit être prise en compte dans le calcul des distances aux limites et du coefficient d'occupation du sol. a) Selon l'art. 84 al. 1 LATC, le règlement communal peut prévoir que les constructions souterraines ou semi-enterrées ne sont pas prises en considération 1) dans le calcul de la distance aux limites ou entre bâtiments 2) dans le coefficient d'occupation ou d'utilisation du sol. Cette réglementation n'est applicable que dans la mesure où le profil et la nature du sol ne sont pas entièrement modifiés et s'il n'en résulte pas d'inconvénient pour le voisinage (art. 84 al. 2 LATC). L'art. 58 RPE dispose: "Constructions souterraines Les constructions souterraines ne provoquant aucune modification notable du niveau naturel antérieur du terrain ne sont pas comptées dans le calcul des dimensions des bâtiments ni dans le calcul des distances aux limites et de la surface bâtie. Elles sont autorisées dans toutes les zones. La Municipalité ne peut les interdire ou les limiter que dans la mesure où leur utilisation constituerait une gêne sensible pour le voisinage ou serait incompatible avec le caractère du quartier. En règle générale, les garages aménagés au sous-sol dans la mesure autorisée à l'art. 53 ne peuvent être tenus pour gênants." L'art. 53 RPE prévoit notamment ce qui suit: "Places de stationnement pour véhicules, garages La Municipalité fixe le nombre de places privées de stationnement ou de garages pour voitures qui doivent être aménagés par les propriétaires à leurs frais et sur

fonds privés. Elle détermine ce nombre selon les normes de l'Union suisse des professionnels de la route, proportionnellement à l'importance et à la destination des nouvelles constructions. La proportion est, en règle générale, d'une place de stationnement ou d'un garage par logement. Les places de stationnement réalisées en garage souterrain ne comptent pas dans la surface bâtie si la toiture est accessible et engazonnée. [...]" b) Appelé à se prononcer sur le caractère réglementaire d'une construction souterraine sur le territoire de la Commune de La Tour-de-Peilz, le tribunal a tenu le raisonnement suivant dans son arrêt AC.2007.0105 du 19 mai 2008 (consid. 4b) : "En l'espèce, il résulte du dossier que le garage serait construit en amont, au Nord/Ouest de la villa projetée. Sa toiture plate formerait une terrasse rehaussée (monticule) entièrement recouverte de végétation (gazon) et serait accessible. Les plans des façades montrent que l'essentiel (plus des trois quarts) du volume du garage, qui s'inscrirait dans la pente du terrain naturel, serait situé en dessous du terrain naturel. Seule une faible partie (environ un mètre) du volume émergerait à certains endroits du terrain naturel, ce qui impliquerait la création de talus relativement modestes. L'accès du garage se ferait par son côté Est (seule façade dégagée et non recouverte de terre). Les recourants laissent entendre que le garage projeté n'est pas souterrain dans la mesure où son volume n'est pas entièrement situé en dessous du terrain naturel. Mais, il y a lieu de relever que l'art. 58 RPE ne définit pas de manière précise les constructions souterraines en fixant la proportion minimum (par exemple $\frac{3}{4}$) du volume devant obligatoirement se situer en dessous du terrain naturel et le nombre de façades maximum pouvant être apparentes après l'aménagement du terrain. C'est à tort que les recourants soutiennent que la construction du garage provoquerait une modification notable du niveau naturel antérieur du terrain par un rehaussement de plus d'un mètre du terrain et que cette modification est gênante pour eux, dès lors qu'ils se trouveront avec un monticule imposant à côté de leur maison. Sous l'angle de la clause esthétique, il faut en effet souligner que le monticule serait, somme toute, peu élevé et entièrement engazonné, si bien que l'impact visuel depuis la villa des recourants devrait être faible. Vu l'ensemble des circonstances, la municipalité pouvait considérer, sans commettre d'excès ou d'abus de son très large pouvoir d'appréciation, que le garage projeté ne provoquait aucune modification notable du niveau naturel antérieur ni une modification sensible du profil ou de la nature du sol, de sorte qu'il répondait à la définition de construction souterraine. De toute manière, il n'y a pas lieu de prendre en compte la configuration des lieux antérieure à la construction de l'ouvrage. En effet, le tribunal a admis que pour apprécier le caractère souterrain ou non d'une construction, il convenait de prendre en considération l'état futur des lieux et non le terrain naturel existant avant l'exécution des travaux (cf. arrêt AC.2006.0316 du 14 novembre 2007)." c) Le plan de situation, les représentations des façades et la coupe de la construction permettent de se faire une idée de la proportion du volume intérieur du garage qui se trouve sous le terrain naturel. La partie inférieure de la dalle couvrant le garage (415,91 m) dépasse la hauteur du terrain naturel en deux angles de l'ouvrage seulement, et dans une faible mesure. La différence la plus importante se trouve à l'angle ouest du garage (point 6 du plan de situation), où le terrain naturel est à une hauteur de 415,09 m, soit 82 cm en dessous de ce qui est prévu pour le plafond du garage, ce qui est peu, en comparaison de la hauteur intérieure du garage (2,2 m). Il est dès lors manifeste qu'une petite partie de son volume seulement se trouve au-dessus du niveau du terrain naturel, lequel n'est donc pas sensiblement modifié. Selon les plans de la construction, seule la face sud-ouest du garage est apparente. Vu la teneur de l'arrêt précité, cet élément n'empêche pas de qualifier l'ouvrage de souterrain. S'agissant de l'aspect du garage après travaux, il sied de relever que

le toit sera accessible et engazonné – cette surface doit d'ailleurs servir de jardin –, ce qui est conforme à l'exigence de l'art. 53 al. 2 RPE. Pour arriver à ce résultat, une couche de terre de 39 cm doit être disposée au-dessus de la dalle supérieure du garage et un mur de soutènement de même hauteur construit dans le prolongement de la face sud-ouest du garage. Le niveau fini du jardin culmine à 416,5 m; aux angles du garage, cela représente des remblais, par rapport au terrain naturel, dont les valeurs sont comprises entre 10 cm (angle est du garage, point 8 du plan de situation) et 1,41 m (angle ouest, point 6 du plan de situation). Les remblais ainsi créés sont, de manière globale, de dimensions modestes, d'un mètre au maximum. Il n'y a ainsi pas de modification notable du terrain (art. 84 al. 2 LATC et 58 al. 1 RPE). A noter que le RPE ne contient pas de règles concernant la hauteur maximale des mouvements de terre, de sorte qu'ils doivent être examinés sous l'angle de la clause d'esthétique (cf. AC.2007.0105 du 19 mai 2008 consid. 3; AC.2004.0045 du 30 novembre 2004 consid. 3). A cet égard, le projet n'est pas critiquable. Le toit du garage, complètement couvert, n'est pas apparent; les mouvements de terrain permettent d'aménager une planie faisant office de jardin pour le bâtiment principal, ce qui diminue son impact visuel. Quant aux talus situés de part et d'autre de cette planie (au nord-ouest et au sud-est), ils sont de dimensions usuelles et ne choquent pas. Les inconvénients (art. 84 al. 2 LATC et 58 al. 3 RPE) résultant de la création du garage souterrain sont négligeables, voire inexistantes. L'art. 58 al. 3 RPE précise d'ailleurs que les garages aménagés en sous-sol ne peuvent en règle générale pas être tenus pour gênants. En l'espèce, il n'y a pas lieu de s'écarter de la solution de principe prévue par cette disposition. En effet, le bâtiment litigieux se trouve dans une zone résidentielle, où les garages souterrains sont un aménagement commun. L'entrée dans le garage se fera par sa face sud-ouest, à une distance appréciable des parcelles des recourants, qui n'en subiront aucune gêne excessive. Dans leur acte du 1^{er} juillet 2010, les recourants font encore valoir que l' " utilisation de l'étage supérieur comme terrasse-jardin pour le bâtiment " entraînera d' " inévitables inconvénients au sens de l'article 84 al. 2 LATC " (p. 8). S'agissant de la notion de préjudice au voisinage, on retient, de manière générale, le critère plus souple d' " inconvénient appréciable ", autrement dit de gêne difficilement supportable sans sacrifices excessifs (AC.1993.0310 du 3 mars 1995 consid. 3b). Prétendre que la simple utilisation d'une terrasse-jardin causerait aux voisins une gêne difficilement supportable relève presque de la témérité. En effet, il est tout à fait normal, dans une zone résidentielle, que les habitants profitent des espaces verts de leur parcelle. La municipalité n'a donc pas abusé de son pouvoir d'appréciation en considérant le garage comme enterré. C'est à raison qu'elle n'a pas compté sa surface dans le calcul du coefficient d'occupation du sol (art. 45 RPE) et qu'elle n'en pas tenu compte pour le calcul des distances aux limites. d) La situation juridique du garage souterrain est réglée par les art. 53 et 58 RPE, de sorte que l'art. 57 bis RPE (" dépendances et annexes "), cité par les recourants, n'est pas applicable dans la présente espèce.

E. 5

Les recourants soutiennent que le nombre de places de stationnement prévues est excessif.

a) Selon la demande de permis de construire, deux places de stationnement couvertes doivent être supprimées, soit celles du bâtiment n° ECA 2555, voué à la démolition. Quatre places souterraines (deux par garage) et deux places non couvertes seront créées. Au final, donc, la parcelle comptera six cases de stationnement. Selon l'acte du 7 janvier 2010, un des garages doit être réservé à l'usage de la parcelle B. Ce mode de faire est parfaitement conforme à l'art. 53 RPE, qui n'impose pas que les places de stationnement soient réalisées sur la même parcelle que la construction pour laquelle elles sont prévues (cf. AC.2008.0206

du 30 décembre 2008 consid. 8a/bb); l'art. 53 RPE dispose seulement que les places doivent être aménagées " sur fonds privés ". Dès lors, seules quatre des six cases de stationnement sont effectivement destinées au projet de construction de la parcelle A. b) Les recourants invoquent (cf. acte de recours du 1^{er} juillet 2010, p. 5; mémoire complémentaire du 10 novembre 2010, p. 2) l'art. 40a du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1). Cet article est cependant dénué de base légale (AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4c). La réglementation communale est donc seule applicable (AC.2009.0064 précité consid. 4c/dd). c) L'art. 53 RPE, dans sa teneur complète, dispose: "Places de stationnement pour véhicules, garages La Municipalité fixe le nombre de places privées de stationnement ou de garages pour voitures qui doivent être aménagés par les propriétaires à leurs frais et sur fonds privés. Elle détermine ce nombre selon les normes de l'Union suisse des professionnels de la route, proportionnellement à l'importance et à la destination des nouvelles constructions. La proportion est, en règle générale, d'une place de stationnement ou d'un garage par logement. Les places de stationnement réalisées en garage souterrain ne comptent pas dans la surface bâtie si la toiture est accessible et engazonnée. Dans les zones 2 et 3, le 50 % au maximum des places de stationnement exigées peut être réalisé en surface. Lorsque le propriétaire se trouve dans l'impossibilité d'aménager sur son fonds tout ou partie des places imposées, la Municipalité peut l'exonérer totalement ou partiellement de cette obligation moyennant le versement d'une contribution compensatoire d'un montant de Fr 6'000.- par place manquante. Cette contribution est exigible lors de la délivrance du permis de construire. Au cas où ce permis ne serait pas utilisé, le montant versé ne sera restitué qu'une fois le permis périmé ou moyennant renonciation écrite du bénéficiaire. Le montant sera affecté à la construction par la Commune de places de stationnement accessibles au public." d) Est pertinente en l'occurrence la norme VSS SN 640 281 (" Stationnement, Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme "), laquelle prévoit, pour les places affectées au logement (chapitre C ch. 9), ce qui suit: "9.1 Cas normal L'offre en case de stationnement à mettre à disposition correspondra aux valeurs indicatives suivantes pour le cas normal - pour les habitants 1 case de stationnement par 100 m² de SBP ou 1 case de stationnement par appartement - pour les visiteurs, il faut ajouter 10% du nombre de cases de stationnement pour les habitants Le nombre de cases de stationnement établi avec ces valeurs indicatives correspond en règle générale à l'offre nécessaire, indépendamment du type de localisation. 9.2 Cas spéciaux Des valeurs indicatives inférieures peuvent être utilisées pour des cas spéciaux tels que les logements pour personnes âgées et les foyers d'étudiants. 9.3 Règle d'arrondissement Ce n'est qu'à la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, qu'interviendra l'arrondissement du nombre de cases de stationnement à l'entier supérieur. 9.4 Conditions locales particulières Il peut être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives ci-dessus afin de tenir compte de conditions locales particulières ou de formes spéciales de logement (p. ex. habitat sans voiture)." Si l'on se base sur le critère du nombre d'appartement, la construction doit disposer d'une place de stationnement, plus 10% pour les visiteurs, soit 1,1 place. En arrondissant à l'entier supérieur (ch. 9.3), on obtient deux places de stationnement. On parvient au même résultat en effectuant le calcul en fonction de la surface brute de plancher (SBP) (1,8 place pour 180 m², plus 10% pour les visiteurs [0,18 place], soit 1,98 place, arrondi à 2). Cela étant, on remarque une différence entre le résultat découlant de l'application de la norme VSS SN 640 281 – 2 places – et la règle de l'art. 53 al. 1 in fine RPE (" La proportion est, en règle générale, d'une place de

stationnement ou d'un garage par logement. "). Dans son arrêt AC.2008.0206 du 30 décembre 2008 consid. 8a/aa, concernant également une construction sur le territoire de La Tour-de-Peilz, le tribunal a considéré: " La proportion d'une place par logement donnée par le règlement communal ne l'est qu'à titre indicatif. Dans cette mesure, on peut légitimement admettre que les normes VSS auxquelles il est fait référence, en constante évolution, l'emportent sur cette disposition communale de 1972, dont la valeur n'est qu'indicative (dans ce sens, AC.2007.0110 du 21 décembre 2007) ". Le même raisonnement doit être tenu en l'espèce. Le projet de construction comporte, au final, quatre places de stationnement. C'est le double de ce que préconise la norme VSS SN 640 281. De ce constat, on ne peut cependant pas inférer, sans plus ample réflexion, que la construction n'est pas réglementaire. e) Les recourants estiment que la réglementation communale – soit le RPE, qui renvoie aux normes VSS – fixe un maximum en matière de places de stationnement. La municipalité et les constructeurs soutiennent que tel n'est pas le cas, l'art. 53 RPE ne fixant qu'un minimum. Comme exposé ci-dessus, l'art. 40a RLATC est dénué de base légale (AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4c). C'est donc en premier lieu à la réglementation communale qu'il sied de se référer pour déterminer le régime juridique applicable à la création de places de stationnement (art. 47 al. 2 ch. 6 LATC). Bien que tenu de respecter matériellement la planification directrice, le législateur communal jouit d'un certain choix en matière de légistique. Il peut ainsi prescrire, au moyen de dispositions détaillées, le mode de calcul du nombre de places de stationnement qui peuvent – ou doivent – être créés, sans référence à des règles ou notions externes au règlement. A l'inverse, il peut opter pour la technique du renvoi, notamment à des normes privées (cf. Pierre Moor, Droit administratif, Vol. III, Staempfli & Cie SA, Berne, 1992, ch. 3.1.2.3 p. 100 ss). Une combinaison de ces deux méthodes est bien sûr possible; l'art. 53 al. 1 RPE présente d'ailleurs un tel panachage, puisqu'il prévoit, en sus du renvoi aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route, certains critères spécifiques à prendre en compte (" importance " et " destination des nouvelles constructions "), ainsi qu'une proportion indicative (" La proportion est, en règle générale, d'une place de stationnement ou d'un garage par logement "). Il sied de rappeler que les normes VSS ne sont pas des règles de droit (ATF 1C_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.2); elles correspondent toutefois à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme (GE.2008.0158 du 9 juillet 2010 consid. 2a). Elles n'ont donc en elles-mêmes aucune force obligatoire. Si le législateur communal opte, comme en l'occurrence, pour un renvoi – dynamique et non statique (AC.2008.0206 du 30 décembre 2008 consid. 8a/aa) – à des normes privées, on ne peut appliquer celles-ci telles quelles, sans réflexion quant au contenu de ces normes, ne serait-ce que parce que le caractère dynamique du renvoi revient à confier un pouvoir quasi réglementaire à une organisation privée (cf. Pierre Moor, op. cit., ch. 3.1.2.3 p. 100 s.) et qu'il appartient à l'autorité de vérifier la conformité des normes privées à l'ordre juridique, ainsi que de veiller à ce que le renvoi remplisse effectivement la finalité qui lui est assignée (cf. Pierre Moor, op. cit., ch. 3.1.2.4 p. 103). Il est aussi nécessaire de déterminer ce que le législateur a voulu régler en recourant à la méthode du renvoi; en d'autres termes, se pose la question de la portée du renvoi. Enfin, il sied de prendre en compte, le cas échéant, les éventuelles réserves dont le législateur a assorti le renvoi, ou les règles qu'il a édictées en parallèle des normes privées auxquelles il se réfère. f) En l'occurrence, l'art. 53 al. 1 RPE renvoie certes aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route, mais il faut examiner le sens de la disposition et la portée du renvoi, à savoir si le législateur a voulu fixer un nombre

minimum de places de stationnement, un nombre maximum, ou les deux. Selon l'art. 53 al. 1, 1^{ère} phrase, RPE, des places de stationnement ou des garages pour voitures, dont le nombre est fixé par la municipalité, " doivent " être aménagés par les propriétaires. Indubitablement, l'art. 53 al. 1 RPE impose une obligation au constructeur tendant à la création d'un certain nombre de places de stationnement (ou garages); dans cette optique, le RPE exige en tout cas un nombre minimum de places de stationnement, nombre qui doit être fixé par la municipalité selon les normes de l'union suisse des professionnels de la route (et selon des critères directement mentionnés dans l'article, à savoir l'importance et la destination des nouvelles constructions). Reste à examiner si l'art. 53 RPE fixe également un maximum en matière de places de stationnement – soit une obligation négative, puisqu'il s'agirait d'une interdiction de bâtir. On rappelle que, selon l'art. 47 al. 2 LATC, les plans et règlements " peuvent " contenir des dispositions relatives notamment " 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 " (art. 47 al. 2 ch. 6 LATC); comme le législateur communal n'est pas obligé de prévoir de telles dispositions, il n'est pas a priori exclu qu'un règlement ne fixe pas de nombre de places de stationnement maximum. Pour déterminer en l'espèce l'existence ou non d'un tel plafond, il est inutile de se référer au contenu des normes VSS. Comme exposé ci-dessus, ces normes ne sont applicables que pour autant que le règlement communal y renvoie et dans la mesure de ce pour quoi il y renvoie. L'examen porte donc prioritairement sur l'art. 53 RPE. Les deuxième et troisième phrases de l'art. 53 al. 1 RPE définissent la manière de déterminer le nombre de places de stationnement ou de garages, mais ne renseignent pas sur l'obligation liée à ce nombre. C'est l'art. 53 al. 1, 1^{ère} phrase, RPE (" La Municipalité fixe le nombre de places privées de stationnement ou de garages pour voitures qui doivent être aménagés par les propriétaires à leurs frais et sur fonds privés ") qui énonce la règle de base de l'obligation faite au propriétaire. Cette phrase est donc celle qui, principalement, doit être examinée pour comprendre la nature de l'obligation posée, et donc la portée du renvoi. Il est question de places de stationnement ou de garages qui " doivent " être aménagés, mais nullement d'ouvrages qui " peuvent " être réalisés. Si, clairement, l'art. 53 al. 1 RPE contraint le propriétaire à créer un certain nombre de places, il ne l'empêche pas explicitement d'en prévoir plus. L'interprétation systématique concorde avec cette interprétation littérale; en effet, l'art. 53 al. 3 RPE parle de places de stationnement " exigées " et l'art. 53 al. 4 RPE de places " imposées ", ce qui conforte l'idée que l'art. 53 al. 1 RPE fixe uniquement un nombre de places de stationnement ou de garages minimum. Cela étant, les restrictions au droit de la propriété doivent reposer sur une base légale claire, ce qui n'est pas le cas en l'occurrence. En conséquence, le tribunal adhère à l'avis de la municipalité, qui considère que l'art. 53 RPE ne fixe pas de maximum en matière de places de stationnement. Il est donc indifférent que le nombre de places prévues par les constructeurs dépasse ce qui est prescrit par les normes VSS. Celles-ci ne servent de référence à la municipalité que pour définir le nombre minimum de places de stationnement ou de garages qui doivent être créées. g) L'arrêt AC.2005.0172 du 14 décembre 2005 consid. 3 contient la citation suivante, reprise dans plusieurs arrêts postérieurs: "Dans la mesure où celle-ci [la réglementation communale] pose une exigence qui doit être considérée comme un minimum [de places de stationnement ou de garages] , on peut bien sûr admettre qu'un constructeur aille au-delà, et l'autorité municipale jouit certainement à cet égard d'une marge d'appréciation importante (RDAF 1999 I 119)." On pourrait penser, à la lecture de ce passage, que le tribunal admet qu'une municipalité puisse, indépendamment de l'existence

d'une base légale, restreindre le nombre de places de stationnement prévues pour un projet de construction. Le maximum serait ainsi fixé en fonction du minimum, la municipalité jouissant d'un large pouvoir d'appréciation. Ce passage doit être appréhendé avec circonspection, pour deux raisons. Premièrement car l'arrêt se fonde entre autres sur l'art. 40a RLATC, qui comprend un large renvoi aux normes VSS, article par la suite considéré comme dépourvu de base légale (AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4c), et secondement car le passage reprend de manière très partielle l'arrêt cité (RDAF 1999 I 199). Cet arrêt (AC.1996.0142 du 4 juillet 1997) contient le passage topique suivant, extrait du consid. 2: "Les parties sont divisées sur la question de savoir si les places de parc litigieuses constituent une dépendance de peu d'importance au sens de l'art. 39 RATC cité ci-dessus. La décision attaquée paraît l'admettre lorsqu'elle expose que ces places s'implantent en dérogation aux limites de propriété (en réalité, en dérogation à la distance aux limites) et qu'elle ajoute que la municipalité a la faculté et non l'obligation d'octroyer une dérogation. Toutefois, dans sa réponse au recours, du 15 août 1996, l'autorité intimée soutient que les places projetées ne peuvent être considérées comme des dépendances de peu d'importance en raison principalement de l'art. 39 RATC qui mentionne à son alinéa 2 des garages particuliers pour deux voitures au plus. Cette position, qui contredit celle que la Direction des travaux avait formulée dans sa lettre du 22 novembre 1994, est erronée. Le Tribunal administratif a déjà jugé (arrêt AC 00/7462 du 13 mai 1992) que les places de parc, bien qu'assimilées aux dépendances proprement dites (art. 39 al. 3 RATC) et soumises aux mêmes règles (notamment quant au lien avec le bâtiment principal, et à la limitation des nuisances pour le voisinage), ne sont pas limitées aussi strictement dans leur surface que les petites constructions au sens de l'art. 39 al. 2 RATC. Ainsi la Commission de recours en matière de constructions a-t-elle autorisé, en limite de propriété, l'aménagement de quatorze places de stationnement liées à un bâtiment locatif en zone de moyenne densité (prononcé no 5328, 31 juillet 1987, F. Jaquier et crts c/ Pully) et celui de treize places liées à une entreprise de charpente en zone du village (prononcé no 5585, 22 juillet 1988, E. Favre c/ Saint-Barthélémy). Le tribunal a jugé qu'il n'y avait pas de raison de s'écarter de cette jurisprudence. Un pouvoir d'appréciation important doit en effet être laissé à la municipalité quant au nombre de places de stationnement autorisées à l'air libre, en fonction de l'importance du bâtiment principal et des nuisances causées au voisinage (arrêt AC 00/7462 précité)." Si la municipalité jouit d'un pouvoir d'appréciation s'agissant des places de stationnement à l'air libre, c'est uniquement en lien avec la question de ce qui peut être considéré comme une dépendance au sens de l'art. 39 RLATC – et donc empiéter sur les espaces de non bâtir. Le nombre maximum de places de stationnement à l'air libre correspond au seuil au-delà duquel l'ouvrage est trop important pour être qualifié de dépendance. Il ne faut cependant pas déduire de l'arrêt que le nombre de places de stationnement est, en soi, limité; cette limite n'existe qu'en relation avec la qualification de dépendance. h) Cela étant, si la réglementation communale, à l'instar du RPE, ne fixe pas de nombre maximum de places de stationnement, une telle limite peut découler, indirectement, d'autres dispositions, comme les règles en matière de dépendances, ce qui est le cas dans l'arrêt précité. Il est également possible, par exemple, que la création de places trop nombreuses s'avère inesthétique (art. 86 LATC) ou excède la mesure de l'utilisation du sol, selon ce que prévoit la réglementation communale (art. 47 LATC). i) Les recourants évoquent le plan directeur cantonal. Cependant, les plans directeurs n'ont force obligatoire que pour les autorités (art. 9 al. 1 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT; RS 700]). Ils ne lient pas les particuliers. Les droits de ces derniers sont

régis par des plans d'affectation dont la procédure d'approbation respecte notamment les garanties procédurales et de protection juridique prévue par le droit fédéral (art. 33 LAT; AC.2006.0122 du 10 mai 2007 consid. 2). Le contenu du plan directeur cantonal ne saurait donc contraindre les constructeurs à réduire le nombre de places de stationnement prévues.

j) Les recourants se prévalent des dispositions relatives à l'occupation du sol et aux distances aux limites. Ces griefs ont déjà été traités s'agissant du garage souterrain. Il ne sera dès lors question ci-dessous que des deux places de stationnement prévues sur la partie septentrionale de la parcelle A. aa) Selon les recourants, ces deux places seront génératrices de nuisances pour les voisins. Leur implantation en limite de propriété ne serait donc pas conforme à l'art. 39 al. 4 RLATC. Ils soutiennent également que la suppression de ces cases s'impose car elles comptent dans la surface constructible en vertu des art. 39 al. 3 RLATC, 53 al. 2 RPE (interprété a contrario) et 57 bis al. 3 RPE. bb) L'art. 55 RPE prévoit ce qui suit: "Piscines, places de stationnement pour véhicules et aménagements analogues Les piscines, places de stationnement pour véhicules et les aménagements analogues peuvent être aménagés dans les espaces réglementaires entre les façades des bâtiments et la limite des propriétés pour autant qu'ils ne constituent pas une gêne notable pour le voisinage. La Municipalité est compétente pour imposer les mesures propres à réduire cette gêne et fixer, s'il y a lieu, la distance entre ces installations et la limite de propriété. Ces aménagements ne comptent pas dans la surface bâtie." cc) En l'occurrence, les places de stationnement sont au nombre de deux; l'ouvrage est donc relativement peu important. Les deux places de stationnement ne généreront que quelques mouvements de véhicule par jour, soit des nuisances sonores très faibles, étant rappelé qu'un véhicule stationné ne fait pas de bruit. La configuration des lieux, que la cour a pu observer lors de l'inspection locale – un mur court le long de la limite de propriété entre les parcelles A et n° 2'809 –, réduira la gêne, déjà modeste, à un niveau négligeable. C'est donc à raison que la municipalité n'a pas exigé, au regard des règles sur la distance aux limites, la suppression ou le déplacement des cases de stationnement, ni imposé des mesures particulières. dd) S'agissant de la surface bâtie, les dispositions citées par les recourants ne sont pas pertinentes. Nul besoin de recourir à une interprétation a contrario de l'art. 53 al. 2 RPE, dès lors que l'art. 55 al. 2 RPE dispose clairement que " ces aménagements ", soit les " places de stationnement pour véhicules ", ne comptent pas dans la surface bâtie. Quant à l'art. 57 bis al. 3 RPE, qui concerne les " dépendances et annexes ", il n'est pas applicable aux places de stationnement. Certes, les places de stationnement à l'air libre sont, selon l'art. 39 al. 3 RLATC, des ouvrages assimilés aux dépendances (ou dépendances improprement dites). Ce qui ne signifie pas pour autant qu'elles suivent les mêmes règles que les dépendances proprement dites en matière de COS. En effet, l'art. 39 RLATC ne fixe aucune contrainte s'agissant de l'occupation du sol; de plus, il ressort de l'art. 47 al. 1 LATC que le législateur cantonal a délégué aux communes la compétence de fixer de manière précise dans leurs plans et règlements d'affectation les prescriptions relatives à la mesure de l'utilisation du sol (AC.2009.0207 du 24 septembre 2010 consid. 7b; AC.1999.0213 du 27 avril 2001). Le législateur communal peut ainsi prévoir des règles différenciées en matière de calcul de la surface bâtie pour les dépendances proprement dites et les ouvrages assimilés. L'art. 55 RPE fait ainsi office de règle spéciale par rapport à l'art. 57 bis RPE pour les places de stationnement. Par ailleurs, l'art. 57 bis RPE ne mentionne pas les ouvrages assimilés aux dépendances; l'article, qui recourt aux notions de " niveau " et " corniche ", semble même exclure les dépendances improprement dites de son champ d'application.

a) Conformément aux art. 23 et 54 de la loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS; RSV 450.11), aucune atteinte ne peut être portée à un objet classé sans autorisation préalable du Département de la sécurité et de l'environnement (si l'objet classé est un monument ou un site) ou du Département des infrastructures (s'il s'agit de monuments historiques ou d'antiquités). La décision de classement définit: (a) l'objet classé, le cas échéant ses abords et l'intérêt qu'il présente; (b) les mesures de protection déjà prises; (c) les mesures de conservation ou de restauration nécessaires (art. 53 LPNMS). En l'occurrence, la décision de classement du 17 décembre 2003 protège le domaine de la Doges et ses abords. A l'intérieur du périmètre défini par le plan de classement, " les vues sur la Doges et depuis celle-ci doivent être préservées ". b) La construction, qui prend place dans le périmètre du site de la Doges, aurait dû faire l'objet d'une autorisation spéciale du département en vertu des art. 54 et 23 LPNMS. Comme le SIPAL a été consulté pendant la procédure de recours, le vice de la décision initiale a pu être réparé, sans préjudice pour les parties. c) Dans leur lettre du 9 décembre 2011, les recourants, qui exposent que le SIPAL a rendu des observations identiques dans les affaires AC.2010.0194, AC.2010.0256, AC.2011.0054 et AC.2011.0055, malgré les différences entre ces projets, se demandent sur la base de quels plans le SIPAL s'est prononcé. Ils demandent à ce que le service soit interpellé. De la seule similitude entre les différentes observations rendues par le SIPAL, on ne saurait inférer que le service n'a pas disposé des documents pertinents ou commis une erreur dans le traitement de ceux-ci. Le SIPAL a reçu du tribunal les dossiers complets – chacun dans sa propre fourre – des quatre affaires susmentionnées. Il a fait parvenir ses déterminations sous quatre numéros de référence différents; il n'a donc pas échappé au service qu'il y avait quatre recours distincts, et donc quatre projets de construction. Si le descriptif que le SIPAL fait des projets est identique, il n'en correspond pas moins à chacun de ceux-ci. On peut comprendre que le SIPAL, pour s'épargner un travail de rédaction superflu, ait opté pour un texte unique, dès lors que les projets, dans leur substance, et pour ce qui était pertinent dans l'optique du SIPAL, présentaient les mêmes caractéristiques. Il n'est donc pas nécessaire d'interpeller le SIPAL, qui, en cas d'erreur, aurait réagi à réception de la lettre des recourants du 9 décembre 2011, transmise à toutes les parties par le tribunal le 20 décembre 2011. d) Sur le fond, les recourants estiment que la position du SIPAL est incohérente (cf. lettre du 9 décembre 2011, p. 2: " Tout en concédant que l'implantation des villas est en "désaccord" avec les critères d'analyses susmentionnés, le SIPAL finit par concéder que les projets ne porteraient pas atteinte au site classé. "). La position du SIPAL n'est pas contradictoire. Le service ne relève pas une incompatibilité évidente entre le projet et les principes énoncés dans ses observations, mais un " certain désaccord ". Autrement dit, si la construction ne répond pas entièrement aux exigences posées, elle ne présente par pour autant un défaut flagrant d'intégration. Prenant en compte les particularités du cas d'espèce, soit l'éloignement de la parcelle n° 566 et sa très faible visibilité depuis la Doges, le SIPAL estime que le projet ne porte pas atteinte au site. Le service fait ainsi preuve d'une certaine souplesse dans l'application de la décision de classement du 17 décembre 2003, ce qui ne paraît pas critiquable au vu du but recherché. L'impact d'une construction sur la Doges est en effet d'autant moins grand qu'elle en est éloignée. Pour le surplus, les recourants n'expliquent pas en quoi les observations du SIPAL ne seraient pas conformes à la décision de classement du 17 décembre 2003. Le tribunal se rallie à l'avis du SIPAL et considère le projet réglementaire.

Les recourants font valoir, dans leur lettre du 10 novembre 2011, que la municipalité aurait dû refuser le permis de construire sur la base de l'art. 77 LATC, les mouvements de terre prévus n'étant pas conformes à l'art. 23 du projet de règlement du plan général d'affectation de La Tour-de-Peilz. a) L'art. 77 LATC est une disposition potestative, qui confère seulement à l'autorité compétente la faculté de refuser le permis de construire (" Le permis de construire peut être refusé ... "). L'autorité compétente dispose donc d'un large pouvoir d'appréciation, au point qu'elle peut délivrer le permis de construire alors même que le projet serait contraire à la réglementation future envisagée (cf. AC.2010.0318 du 23 novembre 2011 consid. 11b; AC.2011.0074 du 20 octobre 2011 consid. 2a; AC.2007.0320 du 29 septembre 2008 consid. 11). L'art. 23 du projet de règlement du plan général d'affectation dispose: "Article 23 – Mouvements de terre et murs de soutènement Les mouvements de terre ne peuvent excéder plus ou moins 1.50 m. par rapport au terrain naturel. Les murs de soutènement ne peuvent excéder 1.50 m. de hauteur depuis le terrain naturel. La Municipalité peut autoriser des proportions plus importantes dans la mesure où le projet ne modifie pas de manière fondamentale le caractère du lieu, notamment en cas de terrains à forte pente. Les murs de soutènement permettant l'accès à un garage souterrain font exception à la présente disposition." b) En l'occurrence, les mouvements de terre prévus pour le garage souterrain et le mur de soutènement de celui-ci dépassent la valeur maximale de 1,5 m. L'art. 23 al. 4 prévoit cependant une exception pour ce type d'ouvrage. La municipalité n'avait donc aucune raison d'appliquer l'art. 77 LATC.

E. 8

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être très partiellement admis, en raison du dépassement du coefficient d'occupation du sol résultant de la longueur excessive du balcon. L'art. 117 LATC permet à la municipalité de délivrer un permis de construire en le subordonnant à la condition que des modifications soient apportées au projet. Il faut alors que les modifications envisagées restent d'importance secondaire et suffisent à rendre le projet réglementaire (RDAF 1972 p. 68 ; RDAF 1966 p. 133). Cette jurisprudence s'applique mutatis mutandis lorsqu'il s'agit de déterminer si une décision de permis de construire doit être annulée ou réformée. La réforme d'une décision municipale délivrant un permis de construire est ainsi admise si les modifications imposées par le tribunal remplissent les exigences de l'art. 117 LATC (AC.2008.0328 du 27 novembre 2009 consid. 6; AC 2002.0128 du 12 mars 2004 consid. 5f; AC 1996.0126 du 7 novembre 1996 consid. 3c/cc). Les défauts qui affectent le projet sont mineurs et leur correction suffit à rendre le projet réglementaire. La Municipalité de La Tour-de-Peilz doit donc être invitée à délivrer le permis de construire, en exigeant toutefois une diminution du balcon du premier étage, dont la longueur, au nord-ouest et au sud-ouest, ne devra pas dépasser la moitié de celle de la façade correspondante.

E. 9

Bien que le recours doive être très partiellement admis et la décision municipale réformée, les recourants succombent pour l'essentiel de leurs conclusions. Conformément aux art. 45 et 49 al. 1, 51 al. 1 LPA-VD, la majeure partie de l'émolument de justice doit être mise à leur charge et le solde à celle des constructeurs. La Commune de La Tour-de-Peilz et les constructeurs, qui ont procédé par l'intermédiaire d'un avocat, ont droit à des dépens réduits mis à la charge des recourants (art. 55 et 56 al. 2 LPA-VD).

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