

VD_OMNI AC.2011.0252 vom 31. Oktober 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-10-31, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0252

FR: VD_OMNI AC.2011.0252 du 31 octobre 2012

IT: VD_OMNI AC.2011.0252 del 31 ottobre 2012

Regeste

PARLEVLIET/Municipalité de Morges, DIZERENS, AGUET | Notion d'habitat groupé. La réglementation du PPA Le Moulin à Morges prévoit que les parcelles de moins de 1200 m² sont destinées à l'habitat individuel ou groupé, contrairement aux parcelles de plus de 1200m² destinées à l'habitat collectif. La notion d'habitat groupé doit être précisée en ce sens qu'elle se distingue de celle de l'habitat collectif car elle implique l'aménagement d'accès individualisés aux logements par des espaces privés extérieurs rattachés à l'entrée du logement. L'habitat groupé peut donc prendre la forme d'unités de logements juxtaposées bénéficiant chacune d'un accès indépendant par un espace privé extérieur rattaché à l'entrée du logement et par des jardins privatifs ou terrasses situés dans le prolongement extérieur du logement, mais aussi la forme d'unités de logement superposées avec un espace de distribution assurant un accès individuel au logement par un espace privé extérieur au moyen, par exemple, de l'aménagement de coursives.

Erwägungen

E. 1

Qualité pour recourir a) La Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal examine d'office et avec un plein pouvoir d'examen la recevabilité des recours qui lui sont soumis (arrêt AC.2009.0250 du 28 février 2011 et les arrêts cités). b) La jurisprudence récente du Tribunal fédéral subordonne la qualité pour recourir contre l'octroi d'une autorisation de construire à la condition que le recourant puisse retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée; il doit invoquer des dispositions du droit public des constructions dont l'application est susceptible d'avoir une incidence sur sa situation de fait ou de droit (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 et 2.3. p. 133ss; 133 II 249 consid. 1.3.1 p. 252, 468 consid. 1 p. 470). En l'espèce, la municipalité et le constructeur ne contestent pas avec raison la qualité pour recourir du recourant. En effet, le recourant est propriétaire des parcelles directement voisines au nord-est, soit les parcelles 865 et 1280. Il se plaint d'une utilisation accrue de l'accès dont il bénéficie par une servitude de passage grevant la parcelle 1'560. L'accroissement du trafic sur cet accès, d'une largeur réduite (env. 3 m) le touche de manière directe, car il est gêné dans l'exploitation de son fonds et dans l'organisation et la sécurité des accès et l'annulation de la décision délivrant le permis de construire aurait une incidence pratique sur la situation du recourant (voir dans le même sens les arrêts (AC.2012.0113 du 13 juillet 2012, consid. 1; AC.2011.0212 consid. 1, AC.2011.0263 consid. 1; AC.2012.0068 du 25 juin 2012 consid. 1 et AC.2011.0270 du 31 mai 2012 consid. 2). c) Il n'est donc pas nécessaire de déterminer si le tribunal doit ou non s'écarter du concept de recevabilité par le tri des griefs tel qu'il a été défini par le Tribunal fédéral en application de l'art. 89 al. 1 de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110), concept dont le législateur cantonal a voulu s'écarter lors de l'adoption

de l'art. 75 de la loi vaudoise sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LPA-VD; RSV 173.36 ; voir AC.2010.0022 du 15 avril 2011 consid. 1d)

E. 2

Retrait de la façade au niveau de l'attique a) Il a donc été relevé que le recourant se plaint du fait que le niveau de l'attique ne comporte pas le retrait de 1.50 m exigé par la réglementation communale sur une partie de la façade nord-ouest (consid. 1g/bb). On a vu aussi que l'art. 20.3 al. 2 RPPA prévoit que l'attique doit être en retrait des façades principales sous-jacentes de 1.50 m au moins, respectivement de 0.60 m des façades de tête des bâtiments. Or, le niveau de l'attique ne respecte pas cette règle sur une longueur d'environ 6 m au droit de la façade nord-ouest. b) Le constructeur soutient que l'absence d'un retrait sur la partie de la façade constituée par la cage d'escaliers et l'ascenseur se justifierait pour le motif qu'il s'agirait d'une superstructure technique pouvant dépasser la hauteur maximale selon l'art. 9.2 RPPA. Toutefois, une superstructure, par définition, est placée au-dessus de la toiture du projet de construction. Les superstructures sont en général constituées par l'espace nécessaire à l'aménagement des poulies de renvoi de la machinerie de l'ascenseur ou aux installations de ventilation du projet de construction. L'empiètement sur l'espace de retrait du niveau de l'attique d'une cage d'escaliers et d'un ascenseur ne peut bénéficier des règles de l'art. 9.2 RPPA, car ces éléments de constructions ne constituent pas des superstructures, mais bien des parties intégrantes de la construction principale qui forment le corps principal des circulations verticales du projet. c) De son côté, la municipalité soutient qu'une dérogation pourrait se justifier pour l'empiètement de la cage d'escaliers et de l'ascenseur sur l'espace de retrait du niveau de l'attique. L'octroi d'éventuelles dérogations doit s'inscrire dans le cadre fixé par l'art. 85 al. 1 LATC. Cette disposition est formulée dans les termes suivants: "Dans la mesure où le règlement communal le prévoit, des dérogations aux plans et à la réglementation y afférentes peuvent être accordées par la municipalité pour autant 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. (...)." Ainsi, le cadre fixé par l'art. 85 LATC est subordonné à l'existence d'une règle communale définissant les cas dans lesquels une dérogation peut être accordée. Or, la réglementation du PPA Le Moulin ne comporte pas de dispositions permettant l'octroi d'une dérogation. L'art. 28 RPPA prévoit toutefois que pour tous les points non réglés dans le règlement, les dispositions réglementaires cantonales et communales demeurent applicables. Cette disposition renvoie donc au règlement sur le plan général d'affectation et la police des constructions de la Commune de Morges, approuvé par le Conseil d'Etat le 2 mars 1990 et mis à jour en 1995 (RPA). L'art. 118 RPA réglemente l'octroi de dérogations par la municipalité de la manière suivante : "Art. 118 Exceptionnellement, la municipalité peut autoriser des dérogations aux prescriptions réglementaires concernant l'affectation, l'ordre et les dimensions des constructions, s'il s'agit d'édifices publics ou d'équipements collectifs, même privés, dont la destination et l'architecture imposent des dispositions particulières." L'art. 118 RPA limite les cas dans lesquels la municipalité peut autoriser des dérogations aux édifices publics ou aux équipements collectifs, même privés, dont la destination et l'architecture imposent des dispositions particulières. Il convient donc de déterminer si cette disposition peut s'appliquer à un immeuble d'habitation comportant six logements de deux pièces et un logement de quatre pièces. Comme le projet de construction ne répond pas à la définition d'édifices publics, il convient d'examiner s'il peut être assimilé à un équipement collectif, même privé. Ni la LATC, ni la réglementation communale ne définissent la notion

d'équipements collectifs. Cette notion comprend mais dépasse aussi la stricte définition de l'équipement au sens des art. 49 et 104 al. 3 LATC car elle fait appel à un concept d'urbanisme. L'équipement collectif public ou privé englobe l'ensemble des installations, réseaux et bâtiments assurant à la population locale et aux entreprises les services collectifs dont elles ont besoin. Il existe ainsi deux types d'équipements collectifs; d'une part, les équipements d'infrastructures constitués par les voiries, les canalisations, les réseaux de transport ou de communication, et d'autre part, les équipements collectifs constitués par les bâtiments à usage collectif, notamment les bâtiments administratifs, les centres culturels ou de spectacles ouverts à l'ensemble de la population. Un immeuble d'habitation ne répond donc pas à la définition d'équipements collectifs public ou privé et n'entre pas dans le cadre des dérogations admises au sens de l'art. 118 RPA de la Commune de Morges. Sans doute, le fait de prévoir que les circulations verticales constituées par les cages d'escaliers et les ascenseurs puissent déroger à l'obligation de retrait du niveau de l'attique peut se justifier pour des motifs techniques et d'architecture, mais il est nécessaire que la réglementation communale prévoie expressément la possibilité d'accorder des dérogations pour les bâtiments d'habitations, ou réglemente cette question dans les dispositions régissant la définition du niveau de l'attique, comme l'a fait, par exemple, la commune de Lausanne aux art. 24, 103, 110, 117 et 134 de son règlement sur le plan général d'affectation approuvé le 26 juin 2006. Il n'existe pas dans la réglementation communale d'autres dispositions qui permettraient l'octroi d'une telle dérogation. En effet, l'art. 49 RPA permet à la municipalité d'autoriser de cas en cas dans la zone industrielle des éléments de construction hors gabarits comme les cheminées, les ponts roulants ou les ascenseurs si les besoins de la technique de l'industrie l'exigent. Cette disposition ne concerne que la zone industrielle et elle n'est, en outre, pas applicable non plus à un immeuble d'habitations collectives. Par ailleurs, la réglementation de la zone périphérique permet les constructions d'attiques en toiture sans exiger de retrait par rapport à la façade principale (art. 33 al. 2 et 6 RPA). L'art. 28 RPPA ne permet pas d'appliquer cette règle car le renvoi à la réglementation communale n'est prévu que pour les points non réglés par le RPPA. Or, la question du retrait de niveau de l'attique par rapport à la façade principale sous-jacente fait l'objet d'une réglementation expresse à l'art. 20 al. 3 RPPA. Ainsi, le tribunal constate qu'il n'existe pas une règle communale dérogatoire suffisante dans le RPA de Morges pour autoriser une dérogation concernant les immeubles d'habitations collectives, même si les autres conditions fixées par l'art. 85 LATC pour l'octroi d'une telle dérogation pourraient être remplies. Le recours doit donc être admis pour ce motif. Il convient néanmoins d'examiner les autres griefs soulevés par le recours dès lors que le constructeur sera amené à étudier un projet modifié pour tenir compte de l'admission de ce grief.

E. 3

Nombre de places de stationnement a) Comme cela a déjà été exposé, le recourant soutient aussi que le nombre de places de stationnement serait insuffisant. Il relève que la réglementation communale imposerait l'aménagement de 8 places de stationnement sur la parcelle, alors que seules 4 places sont autorisées, la municipalité ayant fixé une contribution compensatoire de 5'000.- fr. par place de parc manquante dans les conditions assorties au permis de construire. Selon le recourant, cette dérogation ne se justifierait pas.

b) Le PPA « Le Moulin » ne réglemente pas la question des places de stationnement, qui fait l'objet d'une réglementation spécifique dans le règlement sur le plan d'affectation et la police des constructions aux art. 85 et 86 RPA, applicable par le renvoi de l'art. 28 RPPA. Pour les habitations, l'art. 85 let. a RPA prévoit une place de stationnement par 80 m² de

surface brute de plancher utile et, au minimum, une place par logement, ainsi que des places visiteurs à raison d'une place au moins par tranche ou fraction de 5 logements et au maximum 8 places. Il n'est pas contesté que le projet nécessite l'aménagement de 8 places de stationnement, à savoir une place pour chacun des logements (soit 7 places) et une place visiteurs. En revanche, le recourant conteste la décision municipale accordant une dispense d'aménager 4 places de stationnement sur la parcelle 866 et de prélever une contribution compensatoire d'un montant de 5'000.- fr. L'art. 86 RPA est formulé dans les termes suivants : "Lorsqu'elle admet que le propriétaire est dans l'impossibilité de construire sur son propre fonds tout ou partie des garages ou places de stationnement imposés en vertu de l'article précédent, la municipalité l'en dispense moyennant versement d'une contribution s'élevant par place ou garage à Fr. 5'000.-, montant réduit à Fr. 4'000.- dans les zones industrielles. Cette somme est exigible lors de la délivrance du permis d'habiter ou d'utiliser. Les contributions définitivement acquises à la commune sont affectées par elle à la construction de places de stationnement accessibles au public. Un fonds spécial est créé à cet effet." Il se pose donc la question de savoir si la condition concernant l'impossibilité de construire sur son propre fonds tout ou partie des garages et places de stationnement est remplie. Sur ce point, le tribunal constate que l'exigence réglementaire relative au nombre de places de stationnement, liées au nombre de logements, résulte du programme choisi par le constructeur visant à privilégier l'aménagement de petits logements. L'application de l'art. 86 RPA impose à la municipalité d'examiner objectivement si le propriétaire se trouve devant l'impossibilité d'aménager toutes les places de parc nécessaires sur la parcelle en cause, sans tenir compte des souhaits ou des motifs de convenance du constructeur. A cet égard, le tribunal constate que les dimensions du terrain se prêtent mal à l'aménagement d'une rampe d'accès pour la construction d'un parking souterrain dont le coût serait disproportionné par rapport au projet envisagé. Mais l'organisation des aménagements extérieurs permettrait la création d'une à deux places de stationnement supplémentaires. Par exemple, un léger déplacement de l'implantation du projet en direction du sud-ouest permettrait l'aménagement de 5 places de stationnement dans la partie nord-est du terrain et l'espace de stationnement pour vélos pourrait être déplacées le long de la façade principale (nord-ouest) pour libérer une deuxième place. Les assesseurs spécialisés du tribunal, estiment que 6 places de stationnement pourraient ainsi être aménagées sans modifier l'économie du projet contesté. c) Par ailleurs, la réglementation concernant les contributions compensatoires en matière de places de stationnement peut entrer en contradiction avec les dispositions spéciales résultant du plan des mesures OPair visant à limiter le nombre de places de stationnement (voir notamment ATF 2P.337/2005 du 16 novembre 2006 consid. 4 et 5). A cet égard, le tribunal constate que la Commune de Morges est comprise dans le plan des mesures OPAIR 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. Ce plan, approuvé par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006, prévoit une mesure AT-5 visant la maîtrise du stationnement privé. La mesure consiste à appliquer la norme VSS 640290 pour le dimensionnement de l'offre en stationnement des nouveaux projets et des nouvelles planifications dans le périmètre du plan des mesures. Il est à relever que la norme en cause 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. A cet égard, le plan des mesures OPair apporte les précisions suivantes : "L'application d'une politique de stationnement basée sur la fourchette basse des besoins limite 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.". Cette mesure consiste à appliquer la norme VSS 640'290 pour le dimensionnement de l'offre en stationnement des nouveaux projets et des nouvelles planifications dans le périmètre du plan des mesures . Il convient donc de déterminer quelle est la portée juridique du plan des mesures par rapport à la procédure de demandes de permis de construire. A cet égard, l'art. 44a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE; RS 814.01) prévoit que les plans des mesures sont contraignants pour les autorités auxquelles les cantons ont confié des tâches d'exécution en précisant qu'ils distinguent les mesures qui peuvent être ordonnées immédiatement de celles pour lesquelles les bases légales doivent encore être créées (al. 2). La mesure AT-5 comporte les précisions suivantes sous la rubrique "programme, délais, modalités" : "Application de la norme VSS 640290 dans les procédures de planification et de mises à l'enquête. Introduction de l'application des normes VSS 640290 dans les réglementations communales sur les constructions.". Ainsi, le plan des mesures prévoit à la fois une application directe de la norme VSS dans la procédure de planification et de mises à l'enquête. La formulation "mises à l'enquête" doit être associée à la procédure de demande de permis de construire et vise très vraisemblablement l'enquête publique prévue par l'art. 109 LATC, même si le plan des mesures prévoit en plus une intégration des exigences de la norme VSS 640'290 dans les réglementations communales, à l'occasion des révisions ou des modifications de ces règlements. Le tribunal a ainsi confirmé que le plan des mesures OPair de 2005 déployait un effet juridique contraignant dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire et il a précisé en outre que la nouvelle norme VSS 640'281, qui a remplacé à partir du 1er février 2006 l'ancienne norme VSS 640'290, s'appliquait directement dans tout le périmètre du plan des mesures OPair (AC 2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 12b/bb). Le tribunal a certes jugé que l'art. 40a du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (RLATC; RSV 700.11.1), qui imposait aux communes l'application des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports pour l'estimation du besoin en stationnement des véhicules motorisés et des deux roues légers non motorisés à défaut d'une réglementation conforme à cette norme, était dépourvu de base légale (voir arrêt AC.2010.0277 du 30 mai 2012 consid. 8a et les références citées). Mais, la situation est différente en ce qui concerne les communes comprises dans le périmètre du plan des mesures OPair 2005, qui peut constituer une base légale suffisante fondée sur l'art. 44a LPE. La norme VSS est donc bien applicable au calcul du nombre de places de stationnement. d) La norme VSS 640'281 prévoit une case de stationnement par 100 m² de surface brute de plancher (SBP) ou au moins une case par appartement pour les habitants et pour les visiteurs le 10% des cases nécessaires pour les habitants, ce qui donne 8 places pour le projet contesté qui compte 7 logements. La norme prévoit en outre un calcul du besoin réduit dépendant de l'accessibilité en transports publics et de la qualité de la desserte en transports publics (situation, fréquences etc.). Pour l'habitation, la norme ne prévoit en principe pas de besoin réduit en précisant que « l'offre en case de stationnement correspond à l'offre nécessaire, indépendamment du type de localisation » c'est-à-dire de son accessibilité en transports publics. Des exceptions sont admises pour certains cas particuliers (logements étudiants ou personnes âgées, "formes spéciales de logement" p.ex. habitat sans voiture). La norme fait aussi mention d'exigences abaissées (ou augmentées) en fonction "d'intérêts supérieurs" (chiffre 3 p. 3 de la norme). Il se pose donc la question de savoir, lorsque le projet se trouve dans le périmètre du Plan des mesures OPair où les immissions de NO₂ sont excessives, s'il convient, pour des motifs relevant de la protection

de l'environnement, d'examiner l'offre en places de stationnement pour les logements en fonction du type de localisation, c'est-à-dire en déterminant le besoin réduit selon la desserte en transports publics et la part de mobilité douce (chiffre 3 p. 3 de la norme). En l'espèce, trois lignes de bus locales et régionales passent par l'avenue de Marcelin, avec des cadences variables: il existe des horaires fixes pour les bus régionaux, et une cadence 10mn pour la principale ligne locale. Une ligne passe par Moulin-Delay et s'arrête sans doute un peu au-dessus du projet, vers le croisement Delay-Marcelin, avec une cadence de 1/4h en semaine. On se trouve par ailleurs à 600 m à pied de la gare, et 100 voire 200m de plus du centre. Si on admet une desserte supérieure à 4x/h et une part de mobilité douce inférieure à 25%, on pourrait utiliser un besoin réduit à 50-80%, soit 3,5 à 5,6 places. Avec une part de mobilité douce plus élevée, 40-60%, soit 3-4 places. La jurisprudence n'a pas encore tranché la question de savoir si l'existence d'intérêts supérieurs au sens du chiffre 3 de la norme pouvait justifier de prendre en compte le besoin réduit. Le tribunal a en effet appliqué la norme VSS 640 281 dans le contexte du plan des mesures OPair sans procéder à une réduction des besoins en fonction de l'offre en transports publics (AC 2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 12b/cc). Compte tenu du fait que le projet de construction en cause n'est lui-même pas susceptible de provoquer des émissions supérieures à la moyenne (ATF 124 II 272 consid. 4 d), on ne peut pas vraiment parler d'un intérêt supérieur qui imposerait la prise en compte du besoin réduit pour le dimensionnement en place de stationnement du projet contesté. Dans ces circonstances, le tribunal doit considérer que le nombre de places de stationnement fixé à huit par la municipalité, doit être confirmé en application de la norme VSS 640 281, étant précisé que la contribution compensatoire ne peut être perçue que pour deux places, dès lors qu'il est possible d'aménager six places de stationnement sur la parcelle du constructeur (voir ci-dessus consid. 3b p. 14).

E. 4

Equipement des voies d'accès a) Le recourant estime encore que l'accès prévu par la servitude grevant la parcelle 1'560 serait insuffisant. Il invoque le fait que les croisements seraient rendus impossibles en raison de la présence d'un mur longeant chaque côté de l'accès. Il se plaint notamment du fait que l'étude de circulation propose d'utiliser l'espace libre devant la façade ouest de son immeuble comme espace de croisement. Il estime que la sécurité des usagers du chemin d'accès de la route cantonale ne serait pas assurée, notamment dans l'hypothèse où un véhicule entrant dans le chemin d'accès serait en train d'effectuer une marche arrière en direction de la route cantonale. Le chemin d'accès actuel serait juste suffisant pour les occupants de l'immeuble du recourant, mais ne serait pas susceptible de servir l'immeuble avec les sept logements projetés sur la parcelle 866. b) 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 - 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 (voir ZBl 1994 p. 89 consid. 4). La voie d'accès est en outre adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas 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 pas être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage. Ainsi, une zone ou un terrain n'est équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur

utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). Enfin, pour déterminer si un accès répond aux exigences concernant la sécurité des piétons, l'autorité peut se référer à la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui implique notamment la mise en oeuvre de mesures de modération du trafic (voir arrêt TA AC.1991.0200 du 6 mai 1993; voir aussi Jomini, Commentaire LAT, art. 19 n° 24; arrêt AC.1998.0005 du 30 avril 1999; message du Conseil fédéral relatif au projet de loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in FF 1983 ch. IV p. 4). Aussi, pour apprécier si un équipement en accès est suffisant, la jurisprudence du tribunal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route, désignées normes VSS (arrêts AC.1995.0050 du 8 août 1996, AC.1990.7519 du 6 janvier 1993, AC.1992.0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190, et l'arrêt AC.1992.0379 du 24 juin 1994). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal, mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés. Elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC.1998.0005 du 30 avril 1999, AC.1999.0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a, et AC.1999.0048 du 20 septembre 2000). c) En l'espèce, la municipalité a considéré que l'accès formé par la servitude grevant la parcelle 1'560 était suffisant en se fondant sur le rapport d'expertise du bureau CERT-Aragao du 30 août 2011. Le tribunal n'a pas de raisons de s'écarter des conclusions de ce rapport d'expertise, documenté et complet, qui met en évidence le respect de la norme VSS 640045. En ce qui concerne l'examen des conditions de visibilité au débouché de la servitude d'accès sur l'avenue de Marcelin, le tribunal constate que la visibilité est suffisante et peut respecter les exigences de la norme VSS 640273 a (carrefour : visibilité) dans la mesure où le conducteur s'avance sur le trottoir, ce qui permet de dégager la visibilité à la fois sur la gauche et la droite. En revanche, la hauteur des deux murs longeant l'accès jusqu'au débouché sur le trottoir empêche toute visibilité sur les piétons circulant sur le trottoir. Or, l'inspection locale a permis de constater que le mur longeant le Nord de l'accès sur la parcelle 1'560 a perdu toute fonction de mur de soutènement et pourrait être rabattu au moins jusqu'à une hauteur de 60 cm par rapport au niveau de la route. La municipalité devrait donc introduire une condition au permis de construire exigeant le rabaissement du mur séparant les parcelles 1'560 et 1'562 au débouché de l'accès sur l'avenue de Marcelin. Il est à noter que le rabaissement du mur pourrait également améliorer la situation en faveur des habitants du bâtiment construit sur la parcelle 865 du recourant. Par ailleurs, le tribunal a admis dans sa jurisprudence qu'un accès sous la forme de servitude de passage pouvait être considéré comme suffisant alors même que le croisement entre véhicules nécessitait un empiètement sur des fonds privés au-delà de la servitude, notamment au regard du fait que le chemin en cause était principalement, sinon exclusivement, utilisé par les riverains qui connaissaient la configuration des lieux et des endroits nécessitant une attention plus soutenue (AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 4b). Il apparaît ainsi que dans l'hypothèse où le constructeur aménagerait 6 places de stationnement sur la parcelle 866, la capacité du chemin d'accès resterait encore suffisante. d) Enfin, le tribunal ne peut exiger du constructeur l'aménagement d'un accès indépendant par le chemin des Vignes, dès lors que l'accès existant apparaît suffisant et que, de plus, le constructeur ne bénéficie d'aucun titre juridique lui permettant d'accéder par cette voie privée.

E. 5

Arbres protégés Le recourant se plaint aussi du fait que le projet mis à l'enquête publique ne comportait pas de demande d'autorisation d'abattage alors que de grands arbres se trouveraient actuellement sur la parcelle en cause. La municipalité relève toutefois dans ses déterminations que les oppositions du recourant ne portaient pas sur la question des abattages, et que celle-ci avait fait l'objet d'une analyse par le responsable des espaces publics de la Ville de Morges en collaboration avec le Centre de conservation de la faune et de la nature. Par ailleurs, le permis de construire mentionne expressément l'abattage d'arbres et les conditions fixées imposent l'implantation d'au moins 4 arbres majeurs d'une hauteur minimale de 3 m. Au demeurant, le recourant ne conteste pas que les conditions d'abattage sont remplies.

E. 6

L'habitat groupé a) Chargé d'appliquer le droit d'office sans être limité par les conclusions des parties (art. 28, 41 et 89 LPA-VD), le tribunal doit examiner si les prescriptions communales qui régissent l'implantation et les dimensions des constructions sont respectées (voir arrêt AC. 2010.0037 du 28 septembre 2011 consid. 2). Dans ce cadre, il convient en particulier de déterminer si le projet de construction est conforme à la destination de la zone, en particulier à la réglementation spécifique applicable aux parcelles de moins de 1'200 m² qui sont destinées à "l'habitat individuel ou groupé". En effet, le recourant remet implicitement en cause le programme architectural choisi par le constructeur, en lui reprochant de prévoir un nombre trop élevé de logements. b) Le tribunal a déjà eu l'occasion de se pencher sur ce qu'il fallait entendre, de manière générale, par la notion d'habitat groupé. Il a jugé que ce concept désignait le plus souvent des ensembles d'un certain nombre de logements juxtaposés, ou éventuellement superposés, avec un caractère individuel plus prononcé que dans un bâtiment locatif. Il a toutefois admis que correspondait également à cette notion un bâtiment composé de deux corps symétriques, comportant huit appartements sur trois étages plus combles et surcombles. Il a estimé qu'il n'était guère possible de faire obstacle à un tel projet, dont le gabarit était pleinement conforme aux dispositions réglementaires, pour le seul motif qu'il ne répondrait pas à la notion stricte d'habitat groupé, du reste non définie par le règlement applicable (arrêt AC.1990.7435 du 27 décembre 1991). Le tribunal a également jugé qu'entraînait dans cette notion, pour les mêmes motifs, un immeuble d'habitations collectives avec toit plat de trois niveaux comportant six appartements (AC.1990.7519 du 6 janvier 1993). Plus récemment, dans une affaire AC.2008.0045 du 10 février 2009 concernant un immeuble résidentiel de six appartements et un garage souterrain (le bâtiment projeté comportait quatre niveaux, à savoir un 1^{er} étage partiellement excavé comprenant un appartement et des caves, puis deux niveaux comportant chacun deux logements et enfin un dernier étage composé d'un appartement en attique), situé dans une zone destinée aux bâtiments de faible densité, tels que villas individuelles ou groupées, le tribunal a fait le constat suivant: " Aussi, même si l'on doit admettre que l'immeuble projeté ne correspond pas strictement à la notion d'habitat individuel groupé telle qu'on la conçoit d'ordinaire, on ne saurait interdire pour ce seul motif la construction d'un immeuble dont le gabarit respecte pour le surplus en tous points les dispositions réglementaires " (arrêt AC.2009.0052 du 29 mars 2010 consid. 7) . c) En l'espèce, la situation est différente des cas jugés par le tribunal mentionnés ci-dessus. La réglementation du PPA « Le Moulin » distingue les parcelles de plus de 1'200 m², destinées à l'habitat collectif, des parcelles de moins de 1'200 m², destinées à l'habitat individuel ou groupé. La réglementation exclut donc l'habitat collectif pour les parcelles inférieures à 1'200 m². Par ailleurs, la notion d'habitat individuel groupé pourrait aussi se distinguer de

celle de l'habitat collectif au moyen d'accès individualisés aux logements par des espaces privés extérieurs rattachés aux logements, ainsi que par des jardins privatifs ou terrasses situés dans les prolongements extérieurs du logement (voir par exemple, Alexandre Antipas, *Espaces hors logement*, 1974, collection « Etudes urbaines et régionales » p. 91). L'habitat groupé peut ainsi prendre la forme d'unités de logements juxtaposées, bénéficiant chacune d'un accès indépendant par un espace privé extérieur rattaché au logement et d'un jardin privatif, et aussi d'unités de logements superposées avec un espace de distribution assurant un accès individuel privé extérieur par l'aménagement de coursives (voir l'art. 47 al. 2 ch. 1 in fine LATC prévoyant que les règlements communaux peuvent prévoir des dispositions régissant la destination et l'accès des niveaux des bâtiments). Il appartient ainsi aux communes dans le cadre de l'autonomie qui leur est réservée (ATF 1C_177/2009 du 18 juin 2009) de préciser dans leur pratique les caractéristiques qu'elles entendent voir observer dans les zones de l'habitat individuel ou groupé, ou mieux encore d'adopter des réglementations plus précises définissant les caractéristiques essentielles de l'habitat groupé. Le concept d'habitat groupé est une notion juridique indéterminée qui est sujette à interprétation. En tout état de cause, la commune n'a certainement pas voulu limiter le nombre de logements par bâtiment en utilisant le concept d'habitat groupé puisque l'art. 17 RPPA qui fixait le nombre de logements admissibles sur les parcelles d'une surface inférieure à 1200 m² a été supprimé par la décision du Conseil communal du 7 décembre 2005 en réponse à l'opposition de Didier Sandoz (voir le préavis municipal n° 37/9.05 sur le site internet de la commune <http://www.morges.ch>). En l'état actuel du droit communal, le tribunal constate donc que le concept d'habitat groupé ne fait pas obstacle au projet contesté.

E. 7

Conclusion a) Il résulte des explications qui précèdent que le recours doit être partiellement admis. Plusieurs griefs du recourant ont été rejetés, mais celui concernant le retrait de l'attique est admis, ce qui entraîne l'annulation du permis de construire. b) Le tribunal doit encore statuer sur les frais et dépens (art. 91 LPA-VD applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). Les frais et dépens sont en principe supportés par la partie qui succombe (art. 49 al. 1 et 55 al. 2 LPA-VD). Lorsque la procédure met en présence, outre le recourant et l'autorité intimée, une ou plusieurs autres parties dont les intérêts sont opposés à ceux du recourant, c'est en principe à cette partie adverse déboutée, à l'exclusion de la collectivité publique dont la décision est annulée ou modifiée, d'assumer les frais et dépens (RDAF 1994 p. 324 et les arrêts ayant appliqué ce principe, en particulier les arrêts AC.2007.0256 du 24 décembre 2008 consid. 8 et AC.2005.0264 du 6 juin 2006 consid. 6, mais également les arrêts AC.2008.0104 du 15 juin 2009 consid. 11; AC.2007.0301 du 27 novembre 2008 consid. 13 et AC.2006.0163 du 19 octobre 2007 consid. 16). La règle souffre d'exceptions. Si les circonstances le justifient, les frais peuvent être mis à charge de la commune (cf. pour exemples, les arrêts AC.2007.0081 du 16 juin 2008 consid. 5; AC.2004.0218 du 13 juin 2006 consid. 6; AC.2005.0095 du 29 novembre 2005 consid. 6). Tel est notamment le cas lorsque la municipalité se fait en quelque sorte le porte-parole des très nombreux opposants qui sont intervenus dans la procédure de mise à l'enquête (arrêt AC.2002.0067 du 20 juin 2006 consid. 8) ou si l'équité l'exige (voir notamment arrêt AC.2008.0268 du 29 juin 2009 consid. 4). c) En l'espèce, les conditions d'une telle exception ne sont pas remplies et les frais de justice ainsi que les dépens doivent être mis à la charge du constructeur. Cette solution se justifie aussi par le fait que le constructeur sollicite l'intervention de l'autorité dans le but d'un propre avantage économique lui permettant de mettre en valeur et

construire sur le bien-fonds en question. Il lui incombe au premier chef d'entreprendre toute les démarches nécessaires pour s'assurer de la conformité de son projet à la réglementation communale. Toutefois, pour tenir compte équitablement du fait que plusieurs griefs du recourant sont écartés, l'émolument de justice sera réduit à 1000 Fr., de même que le montant des dépens alloués au recourant.

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