

# **VD\_OMNI AC.2012.0256 vom 10. März 2014**

VD Tribunal cantonal, 2014-03-10, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2012.0256](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2012.0256)

FR: VD\_OMNI AC.2012.0256 du 10 mars 2014

IT: VD\_OMNI AC.2012.0256 del 10 marzo 2014

## **Regeste**

BUTTET, KALUME, EYMANN FERRONI, MADUZ/Municipalité de St-Prex, Service Immeubles, Patrimoine et Logistique, Service de l'environnement et de l'énergie | Projet de parking public provisoire mis à l'enquête publique par la municipalité, à proximité du vieux bourg d'une commune, ce site étant inscrit à l'ISOS. La municipalité n'a en l'espèce pas demandé la réalisation d'une étude sur la nécessité de places de stationnement supplémentaires dans le secteur concerné. Les recourants contestent cette nécessité, sous l'angle du développement durable et du principe de limitation préventive des émissions. Cet aspect n'a cependant plus à être remis en cause en l'espèce, dans la mesure où le plan directeur localisé et le plan partiel d'affectation qui régissent ce secteur prévoyaient clairement l'objectif d'y améliorer le stationnement et l'utilisation du bien-fonds concerné à cette fin. Le projet respecte également les exigences d'intégration en lien avec le classement du site à l'ISOS ainsi que les valeurs limites de planification en matière de bruit. Recours rejeté.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Déposé dans le délai de 30 jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Les recourants disposent de la qualité pour recourir au sens de l'art. 75 LPA-VD. Ils ont en effet pris part à la procédure devant l'autorité précédente en qualité d'opposants. En tant que voisins immédiats de la parcelle n° 147, ils sont également atteints par la décision attaquée et disposent d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée, au sens de l'art. 75 let. a LPA-VD. Le recours satisfait par ailleurs aux conditions formelles énoncées par l'art. 79 LPA-VD. Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond.

### **E. 2**

a) Dans leur principal grief, les recourants contestent la nécessité du projet de parking public provisoire envisagé par l'autorité intimée. Ils citent en particulier à l'appui de leur position l'art. 73 de la Constitution fédérale (Cst.; RS 101) relatif au développement durable, le plan directeur cantonal dont l'un des objectifs serait de favoriser les transports publics ainsi que les art. 11 et 16 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), qui prévoient le principe de limitation préventive des émissions, respectivement l'assainissement des installations non conformes. Sur la base de ces dispositions légales, les recourants retiennent que l'autorité intimée était tenue de justifier le besoin en places de stationnement qu'elle invoque. Dans la mesure où le projet ne s'inscrit pas dans le contexte de la réalisation de bâtiments ou d'installations nouveaux engendrant un besoin supplémentaire en places de stationnement, la logique des normes VSS imposerait de le refuser, à moins d'établir de façon stricte sa nécessité. Différents

éléments tendraient par ailleurs à démontrer qu'un tel besoin n'existe pas actuellement dans le secteur en cause, en particulier l'existence du parking du Vieux-Moulin, qui serait sous-utilisé, et l'amélioration de l'offre en transports publics. L'autorité intimée conteste ce point de vue, affirmant que le besoin en places de stationnement dans la proximité immédiate du Vieux-Bourg de St-Prex est clairement établi, et ce depuis près de dix ans. Le projet d'établir un parking provisoire sur la parcelle n° 147, avant d'y créer un parking définitif, existerait depuis des années et aurait en particulier été prévu lors de l'élaboration du PPA. Le projet en cause ne ferait ainsi que concrétiser les principes prévus dans la planification, lesquels ne pourraient plus être remis en cause au stade de l'autorisation. Le parking du Vieux-Moulin serait de plus très occupé en raison de l'importante fréquentation du centre culturel et sportif et les habitants du Vieux-Bourg seraient souvent amenés à parquer leurs véhicules en dehors des places de stationnement. On ne saurait par ailleurs déduire des art. 73 Cst. et 11 LPE une interdiction de créer un nouveau parking public. Pour l'autorité intimée, le raisonnement des recourants reviendrait à refuser toute nouvelle place de stationnement à moins qu'elle ne soit liée à des installations nouvelles. b) On relève d'emblée que l'autorité intimée n'a effectivement pas demandé la réalisation d'une étude sur la nécessité de places de stationnement supplémentaires dans le secteur concerné. Seules des études sur l'impact du nouveau parking en termes de trafic et de bruit ont été effectuées (cf. ci-dessus let. C). L'opportunité d'une telle étude avait cependant été évoquée par le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA dans son offre d'étude du 2 décembre 2011. Celle-ci précisait ce qui suit: "En toute logique, il serait nécessaire de tout d'abord traiter la question de la justification des places (ce qui permet de connaître plus clairement la fréquentation future du parking) et ensuite d'évaluer les effets en termes de trafic et donc de bruit. Toutefois, compte tenu de la demande de la commune, l'offre a été conçue de manière à pouvoir d'abord traiter la question du bruit (en estimant grossièrement le trafic généré)." c) Comme exposé ci-dessus (let. C), le manque de places de stationnement avait toutefois déjà été relevé à différentes reprises en 2007, lors des travaux préparatoires à l'adoption du PPA et du PDL. On constate d'ailleurs, à la lecture du rapport de la commission chargé d'étudier le préavis municipal y relatif du 28 octobre 2007, que c'est notamment le manque de places de stationnement qui avait motivé, en 2001, l'achat par la commune des biens-fonds qui forment actuellement la parcelle n° 147. Ce rapport relève également que l'intimée était préoccupée "depuis plus de 20 ans" par le manque de places de stationnement dans ce secteur. La volonté d'améliorer la situation du point de vue du stationnement a ensuite été clairement mise en évidence comme l'un des buts du PDL. Ainsi, sous le chapitre "2.1 Objectifs et concept d'aménagement" (p. 5), ce plan mentionne l'amélioration "de la gestion du stationnement dans un secteur où les places privées sont en déficit". Concernant plus spécifiquement le secteur "Chauchy", le PDL prévoit également ce qui suit: "Dans l'attente de poursuivre la planification de ce secteur, des installations provisoires telles que stationnement, places de jeux (en relation avec les infrastructures scolaires) sont prévues" (p. 21). L'art. 36 du PPA prévoit expressément la réalisation d'une telle infrastructure sur le secteur "Chauchy". Dans le contexte de la réalisation d'un projet définitif, l'alinéa 2 de cette disposition prévoit que "le sous-sol peut être utilisé pour la réalisation d'un parking public en plus des places de parc nécessaires pour les constructions qui seront érigées en surface". L'art. 36 al. 4 du PPA prévoit également l'utilisation provisoire qui peut être faite de ce bien-fonds "en l'absence de nouvelles constructions" et retient que "l'espace peut être utilisé pour des aménagements extérieurs (création de places de stationnement, place de jeux) à condition que la distance minimale aux limites parcellaires soit de 4 m et que les principes

d'aménagement paysager figurant sur le PDL soient respectés". d) Dans le contexte de la présente procédure, l'autorité intimée a par ailleurs produit un décompte des places de stationnement actuellement disponibles dans le Vieux-Bourg. Ce document fait état de 381 places disponibles, auxquelles s'ajoutent 4 places pour handicapés. Un second décompte a été établi par le Service technique communal, qui évalue les places de stationnement nécessaires pour le Vieux-Bourg, en fonction des usages. Basé sur la norme VSS 640'281, il parvient à un total de 638 places nécessaires en basse saison et 662 places en haute saison. Ce résultat est toutefois contesté par les recourants, qui ont produit un décompte rectifié des places de stationnement nécessaires. Celui-ci retient notamment que l'on ne saurait cumuler les besoins qui se décalent dans le temps, en particulier entre la journée et le soir. De plus, il conviendrait d'appliquer un coefficient de pondération pour tenir compte de la qualité de la desserte offerte par les transports publics, conformément à la norme VSS précitée. Les calculs effectués par les recourants aboutissent à la conclusion que les places existantes sont suffisantes. e) Il ne se justifie pas en l'espèce de se prononcer sur les différents décomptes de places de stationnement précités. En effet, sur la base de ce qui précède, force est de constater que la nécessité de réaliser des places de stationnement sur la parcelle n° 147 n'a plus à être remise en question dans le contexte de la présente procédure, pour les motifs qui suivent. aa) L'objectif d'améliorer le stationnement dans ce secteur était clairement prévu dans le PDL. Le PPA a par ailleurs envisagé la concrétisation de cet objectif, par la réalisation d'une place de stationnement provisoire, puis définitive en lien avec de nouvelles constructions. En contestant le projet en cause, les recourants vont à l'encontre des objectifs mêmes du PDL et remettent en cause les dispositions du PPA. Or, selon la jurisprudence, ce n'est qu'à des conditions très strictes qu'un plan d'affectation en vigueur peut être contesté lors d'une procédure de permis de construire. De tels griefs ne sont recevables que dans les trois hypothèses suivantes: les personnes touchées par le plan ne pouvaient pas percevoir clairement, lors de l'adoption du plan, les restrictions de propriété qui étaient imposées; elles n'étaient pas en mesure de défendre leurs intérêts au moment de l'adoption du plan; et enfin, les circonstances se sont modifiées à un tel point qu'une adaptation du plan est nécessaire (ATF 121 II 317 consid. 12c; 120 I b 436 consid. 2d; 116 I 207 consid 3b; 115 I b 335 consid. 4c; AC.2008.0290 du 9 octobre 2009 consid. 2b). De telles circonstances peuvent en particulier être données si le plan doit être modifié pour répondre aux nouvelles exigences de la protection de l'environnement, en particulier lorsque l'adoption ou la révision du plan des mesures OPair implique une modification du plan d'affectation qui serait apte à réduire les émissions excessives (ATF 119 Ib 480 consid. 5c; AC.2008.0290 du 9 octobre 2009 consid. 2b ). bb) En l'espèce, les recourants pouvaient clairement percevoir, lors de l'adoption du PPA en automne 2007, les effets que celui-ci déploierait sur le secteur "Chauchy", puisque le projet d'y aménager des places de stationnement, à titre provisoire, y était expressément mentionné. Ils n'ont par ailleurs nullement été privés de la possibilité de défendre leurs intérêts lors de l'adoption de ce plan; au contraire, tous les recourants ont participé activement à son processus d'adoption, en formulant remarques et oppositions (cf. préavis de la municipalité n° 09/08.2007 du 13 août 2007). Enfin, on ne saurait retenir une modification de circonstances qui imposerait une adaptation du PPA. Les recourants invoquent certes le plan de mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. Ce plan correspond à ce que prévoient les art. 44a al. 1 LPE et 31 et suivants de l'ordonnance du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1). Il s'agit d'un instrument de coordination qui permet aux autorités compétentes de procéder à une appréciation globale de la situation, lorsque les sources des

émissions responsables des immissions excessives sont multiples et que les mesures à prendre sont nombreuses et diverses. Il permet également aux autorités d'ordonner, dans chaque cas particulier, une limitation complémentaire des émissions en respectant le principe de la proportionnalité et en garantissant l'égalité de traitement – ou l'égalité des charges entre les détenteurs d'installations (ATF 120 Ib 436 consid. 2c/cc; 119 Ib 480 consid. 5a ; 118 Ib 26 consid. 5d; 117 Ib 425 consid. 5c; AC.2003.0113 du 2 février 2004 consid. 4c). Ce plan de mesures est cependant antérieur au PPA, puisqu'il a été adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006. Par ailleurs, contrairement à ce qu'ont affirmé les recourants, la commune n'est pas comprise dans son périmètre (cf. partie introductive du plan, p. 6). Ce plan de mesures ne saurait dès lors imposer en l'occurrence une adaptation du PPA. d) Ainsi, le grief des recourants, selon lequel la nécessité du projet en cause n'aurait pas été démontrée, se révèle infondé. Pour les mêmes motifs, on ne saurait retenir, comme le prétendent les recourants, que l'utilisation provisoire de la parcelle n° 147 à des fins de stationnement ne serait pas conforme au PPA.

### **E. 3**

Les recourants soutiennent encore que le projet de parking public ne respecterait pas les exigences d'intégration dans un site classé à l'ISOS. Se fondant également sur l'art. 40b du règlement d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1), ils critiquent le revêtement choisi, en bitume, exposant qu'un revêtement de type grille-gazon ou pavage-gazon aurait dû être choisi de préférence. Un tel revêtement s'imposerait également pour des motifs de protection contre le bruit. Du point de vue de la protection des sites, on relève que le SIPAL, dans la synthèse CAMAC, s'est contenté de formuler une remarque, sans s'opposer au projet. Ce service a ainsi relevé que "bien qu'il s'agisse d'un aménagement provisoire", on pouvait regretter "que le dessin des aménagements et les revêtements du parking proposé n'aient pas fait l'objet d'une réflexion plus fine, accompagnée par un bureau d'architecte-paysagiste". On relève d'ailleurs à cet égard que le PPA désigne le secteur "Chauchy" comme une aire de stationnement en plein air arborisée. Sur la base des plans d'enquête, on peut constater que la place de stationnement est destinée à être entourée d'une haie vive, sur toute la partie du bien-fonds non constructible, à savoir 4 mètres à partir de la limite des fonds. L'abattage de deux arbres existants est prévu à l'ouest, ceux qui se situent sur la pointe nord du bien-fonds pouvant être préservés. La haie est par ailleurs désignée sur le plan comme "plantation dense arbustes indigènes". En revanche, aucune arborisation n'est prévue à l'intérieur du périmètre de stationnement. Lors l'inspection locale, la cour a pu constater que la parcelle n° 147 est actuellement déjà bordée d'un muret et d'une haie sur sa partie sud est, de nature à masquer en grande partie des véhicules stationnés. De plus, cette parcelle est séparée du Vieux-Bourg par un triangle de verdure, arborisé, délimité par le chemin du Chauchy, la rue St-Prothais et la rue du Pont-Levis. Une arborisation existe également sur le chemin du Chauchy, en limite de la parcelle n° 117 sur laquelle se trouve le bâtiment du Vieux-Collège. Le secteur n'est ainsi pas dépourvu de végétation. A cela s'ajoute le fait que le projet est conçu pour une durée de quinze ans au maximum, des aménagements paysagers plus élaborés demeurant envisageables lors de la réalisation du projet définitif. Dès lors, l'intégration de ce projet de place de stationnement apparaît suffisante est adéquate. L'art. 40b RLATC, qui prévoit que "le traitement des surfaces et les éléments paysagers (arbres, haie, mur) doivent assurer une bonne intégration des places de stationnement dans le paysage" n'impose pas de modifier cette appréciation. S'agissant enfin de la problématique du bruit, on rappelle que la DGE a préavisé favorablement le projet, sur la base du rapport

d'EcSCAN SA du 7 mai. Ce rapport retenait en effet que les valeurs de planifications fixées par l'OPB étaient respectées, de même que les valeurs limites d'immissions. La DGE a également précisé, dans ses déterminations du 19 octobre 2012, que le gain apporté par un revêtement grille-gazon, par rapport à un revêtement bitumeux, n'était "pas significatif, ni en termes de gêne, ni en termes de décibel". Dans ces circonstances, on ne saurait reprocher à l'autorité intimée d'avoir opté pour un revêtement bitumeux. Ce grief se révèle ainsi mal fondé.

#### **E. 4**

Le nombre de places de stationnement dont la réalisation est envisagée, à savoir 41 places pour voitures et 15 places pour deux-roues, n'apparaît pas davantage critiquable. On ignore si ce nombre de places supplémentaires suffira à atteindre les objectifs fixés par le PDL et le PPA. L'autorité intimée a opté pour un projet qui utilise les possibilités que présente le bien-fonds en cause, compte tenu de sa configuration. Il suffit en l'espèce de constater que le projet apparaît sous cet angle pleinement conforme aux plans précités.

#### **E. 5**

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée. Partant, les frais seront mis à la charge des recourants déboutés, de même qu'une indemnité de dépens en faveur de l'autorité intimée, qui obtient gain de cause en ayant procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel (art. 49 al. 1, 55 al. 1, 91 et 99 LPA-VD).

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