

## **VD\_OMNI AC.2012.0363 vom 16. April 2014**

VD Tribunal cantonal, 2014-04-16, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2012.0363](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2012.0363)

FR: VD\_OMNI AC.2012.0363 du 16 avril 2014

IT: VD\_OMNI AC.2012.0363 del 16 aprile 2014

### **Regeste**

GIRARD, DE VARGAS, LUTOLF/Municipalité de Lausanne, GOLF DE PRAROMAN SA, Direction générale de l'environnement | Recours contre une décision délivrant un permis de construire 15 places de stationnement extérieures, en lien avec l'exploitation d'un practice de golf, et levant les oppositions formées contre ce projet. En l'absence de disposition réglementaire communale spécifique, le fait de se référer aux normes VSS afin de déterminer le nombre de places de stationnement admissibles ne prête pas en tant que tel le flanc à la critique. Cela étant, le nombre de places prévues en l'occurrence ne permettrait pas de répondre aux besoins effectifs du practice; par ailleurs, certaines de ces places ne bénéficient pas d'un dégagement suffisant et approprié (en regard des prescriptions de la norme VSS 640 291a), une solution de stationnement existe d'ores et déjà sur une parcelle voisine, et l'augmentation du trafic induite par le projet sur le chemin d'accès aux places en cause - qui figure à l'Inventaire cantonal des chemins de randonnées pédestres - occasionnerait un risque accru pour la sécurité des piétons, une dégradation de la qualité du revêtement de l'itinéraire et une augmentation des nuisances telles que bruit et gaz d'échappement. Dans ces conditions, il s'impose de constater que l'autorité intimée a abusé de son pouvoir d'appréciation en délivrant le permis de construire litigieux. Recours admis et annulation de la décision attaquée.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Interjeté en temps utile (art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative - LPA-VD; RSV 173.36), le recours satisfait par ailleurs aux autres conditions formelles de recevabilité (cf. en particulier art. 79 al. 1 LPA-VD, applicable par analogie par renvoi de l'art. 99 LPA-VD), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond. S'agissant en particulier de la qualité pour recourir d'Anton Lutolf, il n'est pas contesté que ce dernier exploite effectivement une source dans les environs immédiats du projet litigieux, au bénéfice d'une convention conclue avec la commune de Lausanne au mois d'octobre 2005 - peu important dans ce cadre que la convention en cause ait été convenue "à bien plaisir" et sans garantie de durée. Dans cette mesure, et compte tenu des arguments avancés par les recourants (en lien notamment avec un risque de pollution de la source en cause), il apparaît que l'intéressé dispose d'un intérêt digne de protection à ce que la décision attaquée soit annulée ou modifiée; dès lors qu'il résulte pour le reste des pièces versées au dossier qu'il a pris part à la procédure devant l'autorité précédente, la qualité pour recourir doit ainsi lui être reconnue (cf. art. 75 let. a LPA-VD, applicable par analogie par renvoi de l'art. 99 LPA-VD).

#### **E. 2**

A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés.

### **E. 3**

Si les conditions locales le permettent, les places de stationnement sont perméables. Il a toutefois été jugé que l'art. 40a RLATC ne disposait pas d'une base légale suffisante dans la LATC et que les normes auxquelles il est fait référence dans cette disposition (normes VSS) ne pouvaient être appliquées que si le règlement communal y renvoyait directement (cf. arrêt AC.2011.0193 du 24 mai 2012 consid. 2a et les références). Le Tribunal fédéral a par ailleurs eu l'occasion de rappeler que les normes provenant d'associations privées n'étaient pas des règles de droit, qu'elles n'avaient pas un caractère absolument contraignant et que, d'une manière générale, l'appréciation d'intérêts publics supérieurs parfois contradictoires pouvait conduire à une offre en cases de stationnement plus élevée ou plus faible que celle obtenue en appliquant la norme (ATF 132 III 285 consid. 1.3; arrêt AC.2013.0173 du 9 décembre 2013 consid. 4c). b) En l'espèce, il résulte de l'art. 34 du Règlement du Plan d'extension concernant les régions périphériques et foraines de Lausanne que peuvent être réalisés, dans la zone de sports, de loisirs et d'hébergement, des constructions de plein air peu importantes, des équipements sportifs et de loisirs avec leurs dépendances (buvettes, vestiaires, etc.) et des aménagements d'utilité publique. Dès lors que ce règlement ne contient pour le reste aucune disposition spécifique en lien avec la création de places de stationnement - et ce ni dans le chapitre consacré à la zone concernée (art. 34-38), ni dans le chapitre consacré aux règles applicables à toutes les zones (art. 49-60) -, il convient de se référer, à titre supplétif, au Règlement sur le Plan général d'affectation du 26 juin 2006 de la commune de Lausanne (RPGA), conformément à l'art. 155 al. 3 de ce dernier règlement; il apparaît toutefois que l'Annexe 1 RPGA, consacrée à la "Détermination des besoins en places de stationnement" et à laquelle renvoie l'art. 61 RPGA, ne détermine pas de besoin de type pour un practice de golf. Se référant à sa pratique constante en pareille hypothèse, l'autorité intimée a dès lors fait application de la norme VSS 640 281, laquelle prévoit pour l'affectation "minigolf" une offre de 6 places par équipement, à pondérer par la suite. Le practice comprenant trois zones d'entraînement distinctes (driving, poting green et parcours trois trous), elle a retenu qu'était admissible, avec une pondération de localisation de type E (part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personne inférieure à 25 %, zone réputée non desservie par les transports publics), un nombre maximum de 18 places de stationnement (cf. la teneur de la décision attaquée reproduite sous let. B supra). Il s'impose de constater qu'indépendamment même de la pratique constante dont se prévaut l'autorité intimée - dont l'existence n'est au demeurant pas contestée par les recourants -, le fait de se référer aux normes VSS, en l'absence de disposition réglementaire (lacune), ne prête pas en tant que tel le flanc à la critique (cf. arrêt AC.2012.0343 du 11 février 2014 consid. 4). Cela étant et comme le relèvent à juste titre les intéressés, on peut sérieusement douter de la pertinence du calcul auquel a procédé l'autorité intimée dans le cas d'espèce, en référence à l'affectation "minigolf". On ne saurait en effet retenir que le résultat de 18 places de stationnement auquel elle a abouti correspondrait au besoin en places de stationnement du practice, dès lors qu'il n'est pas contesté que ce nombre est insuffisant pour répondre aux besoins effectifs de ce practice, à tout le moins les jours de grande affluence - la société Golf de Pra Roman SA ayant elle-même indiqué à l'occasion de l'audience du 30 mai 2013 qu'elle accueillait jusqu'à une quarantaine de personnes en même temps les jours de très grande affluence; dans ces conditions, on peine à voir à quoi est censé correspondre un tel résultat. c) Les recourants remettent également en cause les espaces de manœuvres prévus.

On reproduit ci-dessous, à toutes fins utiles, un détail du plan de situation du 17 août 2011 (cf. let. B supra) : Les recourants se réfèrent à la norme VSS 640 291a, qui est consacrée à la "disposition et géométrie des installations de stationnement". Cette norme concerne les installations de stationnement accessibles ou non au public aussi bien sur le domaine public que privé (let. A ch. 1), et a notamment pour but de garantir la sécurité de l'exploitation des installations de stationnement et d'offrir une facilité d'usage appropriée (let. A ch. 3); elle introduit une distinction entre différents "niveaux de confort" selon les catégories de véhicules (voitures de tourisme ou de livraison) et les types d'accessibilité (accessible ou non au public; cf. let. B ch. 5 et Tableau 1). En l'espèce, il convient de retenir un niveau de confort B (voitures de tourisme, accessible au public). La configuration des places de stationnement litigieuses apparaît quelque peu insolite, dans la mesure où l'ensemble de ces places ne longe pas directement l'allée de circulation. On peut toutefois retenir qu'il s'agit pour certaines de ces places, à tout le moins pour les trois places situées le plus à l'est, d'un stationnement perpendiculaire (au sens de la let. C ch. 10.3). Dans ce cadre (angle de stationnement à 90°), le Tableau 3 de la norme VSS 640 291a prévoit notamment, pour le niveau de confort B, les dimensions minimales des cases de stationnement et largeurs minimales des allées de circulation suivantes:

Longueur d'une case de stationnement	Largeur de l'allée de circulation
2,50 m	2,65 m
2,80 m	2,80 m
3,00 m	3,00 m
3,50 m	3,50 m
4,00 m	4,00 m

En l'espèce, selon le détail du plan de situation reproduit ci-dessus, les cases de stationnement envisagées ont une largeur de 2.5 m (37.5 m / 15) et une longueur de

#### E. 5

m; cela étant, la largeur de l'allée de circulation n'est que de 3 m environ (selon une mesure effectuée directement sur les plans) en lieu et place de la largeur de 6.50 m prévue en pareille hypothèse. Il en résulte, pour les trois places concernées, une surface par case de stationnement (correspondant à la surface de la case de stationnement elle-même à laquelle est ajoutée la surface de la moitié de l'allée de circulation en prolongement de la case de stationnement) de l'ordre de 16.25 m<sup>2</sup> ( $[2.5 \text{ m} \times 5 \text{ m}] + [2.5 \text{ m} \times \{3/2 \text{ m}\}]$ ), qui apparaît insuffisante non seulement en regard de la surface prévue en pareille hypothèse de (19.4 m<sup>2</sup>) mais également en regard de la surface minimale prévue par le Tableau 3 (18.2 m<sup>2</sup>) toute configuration confondue - encore cette dernière surface n'est-elle admissible que pour le niveau de confort A (voitures de tourisme, non accessible au public), et ce dans des "cas exceptionnels". C'est le lieu de relever que la norme VSS 640 291a, à laquelle la cour de céans a déjà eu l'occasion de se référer (cf. arrêt AC.2008.0127 du 17 mars 2009 consid. 9b [recte : 9c]), se fonde avant tout sur des considérations techniques; dans cette mesure, on peut sérieusement douter que l'on puisse s'en écarter pour le seul motif qu'il ne s'agit pas à proprement parler de règles de droit (contrairement à la question de l'offre en cases de stationnement; cf. consid. 2a). S'agissant pour le reste des autres places de stationnement envisagées, il apparaît plus approximatif de déterminer précisément un angle de stationnement de référence. Quoi qu'il en soit, il résulte du Tableau 3 qu'en cas d'angle inférieur à 90°, la largeur des cases de stationnement doit dans tous les cas être supérieure à 2.50 m (dès 2.60 m pour un angle de 75°, 2.90 m pour un angle de 60°, 3.55 m pour un angle de 45°, respectivement 5 m pour un angle de 30°). La largeur des places de stationnement litigieuses serait ainsi réputée insuffisante en l'occurrence, sauf à retenir l'hypothèse d'un stationnement perpendiculaire pour l'ensemble de ces places - auquel cas l'allée de circulation devrait avoir une largeur de 6.50 m, comme déjà relevé; c'est dire que la majorité des places de stationnement prévues ne bénéficient pas d'un dégagement

suffisant et approprié pour les manœuvres nécessaires à leur accès en regard des prescriptions de la norme VSS 640 291a, et ce même en prenant en compte dans ce cadre la surface séparant les places respectives du chemin d'accès comme faisant partie intégrante de ce chemin. A cela s'ajoute que les places de stationnement concernées jouxtent directement, sur leur côté sud-est, la limite de la bande de 10 m à la lisière forestière, avec le risque d'un empiètement sur cette bande - risque qui apparaît d'autant plus élevé que, précisément, le dégagement prévu au niveau du chemin d'accès à ces places apparaît insuffisant; or, il ne saurait être question d'admettre une surface de débord dans une telle configuration, le SFFN ayant expressément soumis l'octroi de l'autorisation spéciale requise notamment au fait qu'aucune aménagement de quelque nature que ce soit ne soit autorisé dans la bande inconstructible de 10 m à la lisière forestière (cf. art. 17 al. 2 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts - LFo; RS 921.0 -; art. 5 de la loi forestière vaudoise du 19 juin 1996 - LVLFo; RSV 921.01 -, respectivement art. 27 de la loi forestière vaudoise du

## **E. 8**

mai 2012 [en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014]). d) Le grief des recourants en lien avec les surfaces de manœuvres prévues apparaît ainsi fondé, en ce sens qu'une partie des places de stationnement litigieuses ne bénéficient pas d'un dégagement suffisant et approprié, avec en outre un risque dans ce cadre d'empiètement sur la bande inconstructible de 10 m à la lisière forestière. Il n'y a pas lieu pour le reste de déterminer précisément les places de stationnement concernées, dès lors que, comme on le verra ci-après, la décision attaquée doit dans tous les cas être annulée pour un autre motif. 3. Les recourants font également valoir, en particulier, que la voie d'accès aux places de stationnement litigieuses est un chemin de randonnée pédestre sur lequel les piétons devraient pouvoir circuler librement et sans danger, et remettent en cause, d'une façon générale, la nécessité du parking litigieux. a) A teneur de l'art. 88 al. 1 Cst., la Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres. Selon son article premier, la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704) a dans ce cadre pour but l'établissement des plans des réseaux communicants de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre, ainsi que l'aménagement et la conservation de ces réseaux. Aux termes de l'art. 3 LCPR, les réseaux de chemins de randonnée pédestre, destinés surtout au délasserement, se trouvent en règle générale en dehors des agglomérations (al. 1). Ils comprennent des chemins de randonnée pédestre judicieusement raccordés; d'autres chemins, en particulier des tronçons de chemins pour piétons et des routes peu fréquentées, peuvent servir de jonction; dans la mesure du possible, ils incluront des tronçons de chemins historiques (al. 2). Les chemins de randonnée pédestre desservent notamment les zones propices à la détente, les sites (points de vue, rives, etc.), les monuments, les arrêts des transports publics ainsi que les installations touristiques (al. 3). Dans son Message concernant la LCPR du 26 septembre 1983, le Conseil fédéral a relevé ce qui suit dans son commentaire de cet article (FF 1983 IV 1, p. 8): "A la différence des voies piétonnes, les sentiers et chemins de randonnée pédestre servent surtout à la détente. Cette fonction implique certaines exigences. L'idéal serait un réseau composé de chemins sans revêtement dur, fermés à la circulation générale. Actuellement, les réseaux de chemins de randonnée pédestre comprennent aussi des tronçons moins appropriés à la marche, tels que trottoirs et routes ouvertes au trafic. Il importe d'éviter que la situation actuelle ne se détériore davantage." Selon l'art. 6 al. 1 LCPR, les cantons pourvoient à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre (let. a), assurent une circulation libre et si possible sans danger sur ces chemins

(let. b) et prennent les mesures juridiques propres à assurer l'accès au public (let. c). A teneur de l'art. 7 LCPR, si les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre figurant dans les plans doivent être supprimés en tout ou en partie, il faut pourvoir à un remplacement convenable par des chemins existants ou à créer, en tenant compte des conditions locales (al. 1). Les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre doivent notamment être remplacés (al. 2) si des tronçons importants font l'objet d'une circulation intense ou s'ils sont ouverts à la circulation des véhicules (let. c). Dans son message concernant la LCPR déjà mentionné, le Conseil fédéral a notamment relevé à cet égard que l'ouverture des chemins au trafic général impliquait pour le piéton des dangers accrus (accidents) et des nuisances (gaz d'échappement, bruit); s'agissant spécifiquement des chemins de randonnée pédestre, ils ne remplissaient plus leur fonction si les personnes en quête de délasserement étaient constamment dérangées par les véhicules motorisés (FF 1983 IV 1, p. 11).

b) En l'espèce, l'accès aux places de stationnement litigieuses emprunte un chemin de randonnée pédestre de l'Inventaire cantonal des chemins de randonnées pédestres, respectivement un tronçon de la Via Jacobi (chemin de Saint-Jacques de Compostelle). Le SM (lequel a été regroupé dès le 20 février 2014 avec le Service des routes en une Direction générale de la mobilité et des routes [DGMR]) a dans cadre émis un préavis défavorable au projet, relevant en substance qu'il en résulterait une augmentation du trafic sur le tronçon concerné compromettant la sécurité des piétons et dégradant la qualité du revêtement de cet itinéraire, et précisant que seule une proposition de cheminement de substitution pour les randonneurs permettant de séparer les deux trafics piétons et voitures lui permettrait de reconsidérer sa position (cf. let. B supra ). Il n'est pas contesté à cet égard qu'aucun cheminement de substitution n'a été envisagé. Si, comme le relève l'autorité intimée, un tel préavis ne constitue pas une décision et n'a pas (contrairement à une autorisation spéciale) d'effet contraignant pour la municipalité qui dispose d'une certaine marge d'appréciation et peut ainsi s'en écarter (cf. arrêt AC.2012.0113 du 13 juillet 2012 consid. 4), il n'en demeure pas moins qu'il doit être pris en compte dans l'examen de la demande. A cet égard, il apparaît manifestement que la création de places de stationnement à l'endroit prévu entraînerait une augmentation significative du trafic sur le chemin d'accès à ces places (lequel n'est en l'état utilisé que par les véhicules liés à la logistique du practice et à l'entretien de la forêt), que le SM a assimilée à une ouverture à la circulation des véhicules (au sens de l'art. 7 al. 2 let. c LCPR) nécessitant un remplacement du chemin de randonnée pédestre - étant précisé qu'il n'est pas contesté qu'aucun chemin de remplacement n'est prévu en l'état; il en résulterait non seulement un risque accru pour la sécurité des piétons et une dégradation de la qualité du revêtement de l'itinéraire, mais également une augmentation des nuisances tels que bruit et gaz d'échappement, soit une détérioration de la situation actuelle que la LCPR tend précisément à éviter. Or, comme on l'a vu ci-dessus, les places de stationnement litigieuses ne permettraient pas de répondre aux besoins du practice, à tout le moins les jours de grande affluence (consid. 2b) - et ce indépendamment même du fait que certaines d'entre elles n'apparaissent pas conformes à la norme VSS 640 291a (consid. 2c). Cela étant, dès lors qu'une solution de stationnement existe d'ores et déjà sur la parcelle n° 15370, que la société Golf de Pra Roman SA a confirmé qu'elle poursuivrait dans tous les cas son "association" avec le propriétaire de cette parcelle, respectivement que ce dernier a expressément proposé à l'intéressée de pérenniser son droit d'utilisation des places en cause sous la forme d'une servitude inscrite au registre foncier, il apparaît que l'intérêt de cette société à la création des places de stationnement litigieuses doit être fortement relativisé. Cet intérêt, qui consiste en définitive uniquement dans le

besoin invoqué d'une "certaine stabilité" et d'une "certaine indépendance" - toutes relatives, comme déjà relevé -, ne saurait l'emporter sur l'intérêt public à éviter une détérioration de la situation sur le chemin de randonnée pédestre dans les circonstances du cas d'espèce. Dans ces conditions, il s'impose de constater que l'autorité intimée a abusé de son pouvoir d'appréciation en délivrant le permis de construire litigieux, sans qu'il soit nécessaire d'examiner le bien-fondé des autres griefs avancés par les recourants. 4. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et la décision attaquée annulée. a) Conformément aux art. 49 al. 1 et 55 al. 2 LPA-VD, les frais et dépens sont mis à la charge de la partie déboutée. Selon la jurisprudence, lorsque la procédure met en présence, outre les recourants et l'autorité intimée, une ou plusieurs parties dont les intérêts sont opposés à ceux des recourants - en l'espèce, la société Golf de Pra Roman SA -, 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 (arrêt AC.2012.0135 du 15 avril 2013 consid. 5 et les références). Si les circonstances le justifient, les frais et dépens peuvent toutefois être mis à charge de la commune, respectivement, si l'équité l'exige, répartis entre cette dernière et les tiers intéressés (cf. arrêt AC.2010.0272 du 28 octobre 2011 consid. 8 et les références). b) En l'espèce, dès lors que la commune de Lausanne a également signé la demande de permis de construire litigieuse (en tant que propriétaire de la parcelle), il apparaît qu'il se justifie de répartir les frais et dépens entre les intéressés, ce d'autant plus que la société Golf de Pra Roman SA, qui n'a déposé qu'une seule écriture (à la suite de l'audience du 30 mai 2013), n'a pas pris de conclusions formelles. Un émolument de 1'250 fr. est mis à la charge de l'autorité intimée, laquelle versera en outre aux recourants une indemnité de 1'250 fr. à titre de dépens. Un émolument de 1'250 fr. est mis à la charge de la société Golf de Pra Roman SA, laquelle versera en outre aux recourants une indemnité de 1'250 fr. à titre de dépens.

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