

VD_OMNI AC.2014.0127 vom 27. Oktober 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-10-27, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0127

FR: VD_OMNI AC.2014.0127 du 27 octobre 2014

IT: VD_OMNI AC.2014.0127 del 27 ottobre 2014

Regeste

FRACHEBOUD/Municipalité d'Aigle, ARIMONDI, Prestige Car Romand SA, Direction générale de l'environnement | La recourante s'oppose au projet litigieux au motif que le bruit généré par la circulation dépasse déjà les limites légales et qu'un assainissement est nécessaire. Il n'est pas contesté que la route de Lausanne, à Aigle, nécessite un assainissement; cet élément de fait ne permet cependant pas de bloquer toute nouvelle construction. Dans ses déterminations (contestées en vain par la recourante), l'autorité concernée a relevé que l'augmentation du bruit généré par la nouvelle construction ne sera absolument pas significative. Cette affirmation est corroborée par les explications données par la constructrice en cours d'inspection locale. Le tribunal ne peut donc que se limiter à constater que l'augmentation de trafic liée au projet contesté sera très limitée. Il n'y a par conséquent pas de violation de l'art. 9 let. b OPB.

Erwägungen

E. 1

a) La parcelle visée par la demande de permis de construire, de même que celle de la recourante, se trouvent en zone de l'ordre non contigu (limitée à deux étages). Le chapitre 2 RPE est consacré à la zone de l'ordre non contigu. L'art. 19 dispose ce qui suit: "L'ordre non contigu est obligatoire. Il est caractérisé: a) par l'implantation et les distances à observer entre bâtiments et limites de propriété, ou entre bâtiments situés sur une même propriété; b) par la limitation du nombre d'étages; c) par l'obligation d'ajourer toutes les façades". Selon les art. 27 et 28 RPE, consacrés à la hauteur des bâtiments dans ladite zone: Art. 27 "La zone d'ordre non contigu est subdivisée en deux secteurs a) et b) dans lesquels le nombre d'étages habitables est limité respectivement à 3 et 2 étages sur rez-de-chaussée. Art.28 Pour les bâtiments de plus d'un étage sur rez-de-chaussée, la hauteur de la plus longue façade mesurée entre le niveau du sol adjacent et l'arête supérieure de la corniche, ne sera pas supérieure aux $\frac{3}{4}$ de la longueur de cette façade. La hauteur de la corniche est limitée respectivement à 10,50 m. et 13,50 m. pour les bâtiments de 2 et 3 étages sur rez-de-chaussée. Cette hauteur est mesurée dès le niveau de la chaussée ". b) La recourante estime que le projet litigieux ne respecte pas les règles de police des constructions applicables en matière d'affectation; s'agissant d'un garage, il devrait, à son avis, être situé en zone industrielle. Son argumentation ne peut pas être suivie. En effet, comme le représentant du service technique de l'autorité intimée l'a rappelé lors de l'audience, la zone de l'ordre non contigu est une zone de mixité totale. Aucune disposition du RPE, en particulier pas son art. 27, ne vient restreindre les affectations possibles. Le terme "habitable" figurant à l'art. 27 RPE doit, vu la systématique dudit règlement, être compris comme signifiant "utilisable". Les activités, telles celles de la constructrice, sont certes possibles en zone industrielle (art. 39 RPE), mais elles peuvent aussi être autorisées dans les

autres zones, si elles ne sont pas en contradiction avec la destination de ces zones. Cette interprétation du règlement communal est parfaitement admissible et le projet litigieux doit par conséquent être considéré comme conforme à l'affectation de la zone.

E. 2

La recourante soulève aussi la problématique des nuisances sonores excessives. a) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) repose sur une conception en deux étapes: elle ne vise pas seulement la protection de l'environnement contre les immissions dépassant les valeurs limites qui déterminent le caractère nuisible ou incommode des atteintes (art. 11 al. 3 LPE; ATF 126 II 366 consid. 2b et références), mais concerne également la limitation préventive des émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). La LPE a notamment pour but la protection contre le bruit (art. 7 al. 1 LPE). Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 13 al. 1 LPE). Ces valeurs limites d'immissions figurent aux annexes 3 et suivantes de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41). b) Dans le cas présent, la construction projetée constitue une installation fixe au sens de l'art. 2 al. 1 OPB. Les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification (art. 7 al. 1 OPB). S'agissant par ailleurs de l'utilisation accrue des voies de communication, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (art. 9 al. 1 let. a OPB) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (art. 9 al. 1 let. b OPB). Ainsi, lorsqu'une voie de communication nécessite un assainissement en raison du fait qu'elle contribue au dépassement des valeurs d'immission (art. 13 al. 1 OPB), l'exploitation d'une nouvelle installation ne doit pas entraîner la perception d'immissions de bruit plus élevées. Dans le cas de routes déjà fortement exposées au bruit, cette disposition n'interdit pas les nouveaux projets, mais requiert uniquement que l'on évite une augmentation perceptible du bruit (ATF 129 II 238 consid. 4). En d'autres termes, l'application de l'art. 9 OPB n'empêche nullement une augmentation globale du trafic. Le Tribunal fédéral a ainsi rappelé que la seule question à résoudre, dans l'application de cette disposition, était celle de savoir si l'augmentation de trafic liée à l'exploitation de l'installation projetée entraînera pour les riverains la perception d'immissions de bruit plus élevées (cf. TF 1A.262/2000 du 6 juillet 2001 consid. 5b). Pour cette appréciation, il faut comparer les niveaux moyens d'évaluation conformément aux prescriptions de l'annexe 3 OPB, avant et après le début de l'exploitation de l'installation. S'agissant des immissions existantes, le Tribunal fédéral a précisé que l'autorité compétente pour délivrer un permis de construire n'était pas tenue d'ordonner des mesures d'assainissement d'une route dans le cadre de l'application de l'art. 9 let. b OPB, ces dernières faisant l'objet le cas échéant d'une procédure distincte (cf. arrêt précité dans la cause 1A.262/2000 consid. 5a). Se référant à des déterminations de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, le Tribunal fédéral a relevé que le seuil de perceptibilité au sens de l'art. 9 let. b OPB, se situerait aux alentours de 25% d'augmentation du trafic (TF 1C_272/2010 du 16 mars 2011 consid. 7.1). c) La recourante

s'oppose au projet litigieux au motif que le bruit généré par la circulation dépasse déjà les limites légales et qu'un assainissement est nécessaire. Il n'est pas contesté que la route de Lausanne, à Aigle, nécessite un assainissement ; cet élément de fait ne permet cependant pas de bloquer toute nouvelle construction. Cette situation est précisément visée par l'art. 9 let. b OPB, qui dispose que, dans le cas de routes déjà fortement exposées au bruit, les nouveaux projets ne sont pas interdits, mais sont uniquement soumis à la condition qu'ils n'entraînent pas une augmentation perceptible du bruit. Il n'est pas contestable que l'art. 9 let. b OPB a pour effet d'induire une spirale ascendante du bruit routier liée à l'utilisation accrue de voies de communication. Plus le trafic est important sur un axe à assainir et plus l'augmentation admissible du trafic selon l'art. 9 let. b OPB est importante. Le tribunal se doit toutefois d'appliquer cette règle légale. En l'occurrence, la recourante met en doute les chiffres des comptages de véhicules transmis par l'autorité concernée. Il convient tout d'abord de relever à cet égard que l'autorité de recours ne s'écarte pas sans motifs impérieux de l'avis de l'autorité spécialisée. Cet élément n'est cependant pas déterminant en l'espèce. En effet, si le trafic est déjà plus important que ne le soutient l'autorité concernée, cela signifie que l'augmentation qui serait induite par le projet litigieux serait encore plus insignifiante. La recourante n'a ainsi aucun intérêt personnel à voir le tribunal se baser sur des chiffres de trafic plus élevés. Cela étant, dans ses déterminations, l'autorité concernée a relevé que l'augmentation du bruit généré par la nouvelle construction ne sera absolument pas significative. Cette affirmation est corroborée par les explications données par la constructrice en cours d'inspection locale, dont il ressort que le but de la nouvelle construction est avant tout de permettre de stocker davantage de véhicules et que, vu la nature haut de gamme des véhicules exposés dans le garage, le nombre de visiteurs sera limité. Ceux-ci prennent d'ailleurs déjà maintenant et généralement rendez-vous avant de venir au garage. A vu de ce qui précède, le tribunal ne peut que se limiter à constater que l'augmentation de trafic liée au projet contesté sera très limitée. Il n'y a par conséquent pas de violation de l'art. 9 let. b OPB. d) La recourante conteste l'analyse de l'autorité spécialisée, selon laquelle le bruit est réfléchi uniquement par les quatre premiers mètres à partir du sol des constructions environnantes, tandis que les parties supérieures des constructions ne le réfléchissent pas et n'occasionnent ainsi pas de nuisances supplémentaires. Elle ne fournit toutefois aucun élément scientifique probant qui commanderait de s'éloigner de l'avis de l'autorité spécialisée.

E. 3

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée. Vu l'issue du pourvoi, les frais seront mis à la charge de la recourante déboutée, de même que les indemnités de dépens en faveur de l'autorité intimée et de la constructrice, qui obtiennent gain de cause en ayant procédé par l'intermédiaire de mandataires professionnels (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.