

VD_OMNI AC.2014.0157 vom 16. April 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-04-16, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0157

FR: VD_OMNI AC.2014.0157 du 16 avril 2015

IT: VD_OMNI AC.2014.0157 del 16 aprile 2015

Regeste

Entreprise générale Bernard Nicod SA/Municipalité de Gland, RELLI SA | Réglementation communale limitant la hauteur à la corniche des bâtiments à 12 m et imposant une distance à la limite égale à la hauteur de la façade à la corniche. En l'absence de règle sur la hauteur totale ou la toiture et compte tenu de la liberté d'appréciation municipale, admission de l'interprétation autorisant, au dessus de la façade à 12m, des étages d'attiques en retrait respectant une distance à la limite égale à la hauteur. Annulation néanmoins du permis de construire car certaines façades sans retrait dépassent 12 m. Rejet des autres griefs (équipement routier, places pour vélos).

Erwägungen

E. 1

A qualité pour recourir toute personne ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée et modifiée (art. 75 al. 1 let. a de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36], applicable à la procédure de recours devant le Tribunal cantonal par renvoi de l'art. 99 de la même loi). En l'espèce, la société recourante est copropriétaire pour un cinquième de la parcelle n° 112 et peut agir seule. En effet, selon l'art. 646 al. 3 du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC; RS 210), chacun des copropriétaires a les droits et les charges du propriétaire en raison de sa part. En conséquence, les décisions rendues par les autorités au sujet de l'objet en copropriété affectent chaque copropriétaire dans sa situation juridique. Par exemple, une décision qui constate la péremption du permis de construire touche le propriétaire dans ses intérêts juridiquement protégés. Ce dernier a qualité pour se plaindre seul, à ce sujet, d'une violation de la garantie de la propriété et du principe de l'égalité de traitement (ATF 1P.142/1993 du 8 juin 1993). Par ailleurs, la société recourante a participé à la procédure d'opposition et la parcelle dont elle est copropriétaire n'est séparée de la parcelle litigieuse que par la route des Avouillons. Elle justifie d'un intérêt digne de protection à obtenir l'annulation de la décision attaquée. Partant, la qualité pour recourir doit lui être reconnue et il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

La première question litigieuse concerne la hauteur du bâtiment. a) Suivant l'art. 40 al. 2 RPE, applicable à la zone industrielle B, la hauteur des constructions est limitée à 12 m à la corniche. Quant à la manière de calculer la hauteur, l'art. 74 RPE, applicable à toutes les zones, prévoit ce qui suit : "Lorsque le bâtiment n'est pas en bordure d'une voie publique, la hauteur à la corniche ou au faîte se mesure par rapport au terrain naturel ou aménagé en déblai. La cote du terrain naturel est déterminée par la moyenne des altitudes prises au milieu des deux plus grandes diagonales du bâtiment. Pour les bâtiments à toit plat, la

hauteur de la façade est mesurée jusqu'à la partie supérieure de la dalle finie de la toiture. Le mur d'acrotère ou la balustrade ne peut dépasser de plus d'un mètre cette cote. (...)" La décision attaquée retient ce qui suit à propos de la hauteur : "(...) Dans la zone industrielle B, la forme des toitures n'est pas imposée. En outre, il n'existe pas de hauteur au faîte, ni d'ailleurs de pente maximale ou minimale de toiture qui pourrait contribuer à déterminer la hauteur des constructions dans cette zone. Dans le cas d'espèce, la toiture est plate avec deux étages d'attiques pouvant être considérés comme des combles et des surcombles. Comme les attiques sont forcément en retrait de la façade principale, c'est au niveau de l'acrotère de cette façade que l'on mesure la hauteur à la corniche qui est d'ailleurs représentée de manière fictive sur les coupes A-A et B-B. (...)" Pour la recourante, la prise en compte des combles et surcombles (4^{ème} et 5^{ème} niveaux) s'impose dans le calcul de la hauteur totale du bâtiment d'une part parce que le retrait par rapport au niveau inférieur, de respectivement 2 m et environ 4 m pour les 4^{ème} et 5^{ème} niveaux est insignifiant et d'autre part parce que le retrait du 4^{ème} niveau n'est pas effectué sur chacune des façades du projet. Pour l'architecte, la configuration des attiques correspond à la règle "h = d" : la distance augmente en fonction de la hauteur, d'où un gabarit incliné à 45°. L'architecte se réfère en cela à l'art. 36 RPE, applicable à la zone industrielle B par renvoi de l'art. 40 al.

E. 3

La recourante fait valoir que l'équipement routier est insuffisant. a) Selon l'art. 104 al. 3 la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11), la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. L'art. 49 al. 1 LATC précise que l'équipement est défini par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT; RS 700). L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Un bien-fonds ne peut 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 être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241). Il faut aussi que la sécurité des usagers soit garantie sur toute sa longueur, 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 et de voirie soit assuré (arrêt 1C_221/2007 du 3 mars 2008 consid. 7.2; arrêt 1P.115/1992 du 6 mai 1993 consid. 4, in ZBI 95/1994 p. 89 et les références citées). La loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un bien-fonds ne peut dès lors 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 être absorbé par le réseau routier (DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 1981, n. 12 s. ad art. 19 LAT; URS EYMANN, Droit de l'équipement et programme d'équipement, éd. DFJP/OFAT, 1999, p. 9; ANDRÉ JOMINI, in Commentaire de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, n. 20 ad art. 19 LAT). Il en va de même si l'accroissement du trafic provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes dans le voisinage (ATF 119 Ib 480 consid. 6a p. 488; 116 Ib 159 consid. 6b p. 166 s.). b) En

l'espèce, Transitec Ingénieurs Conseils SA a procédé à une analyse de la circulation engendrée par le projet litigieux. L'étude avait pour vocation, entre autres, de mettre en évidence les impacts "circulation" du projet sur le réseau routier de proximité, soit jusqu'au niveau du giratoire de la route des Avouillons, ainsi que les effets du projet "seul" sur l'avenue du Mont-Blanc (étude, p. 5). L'étude relève tout d'abord que le site, qui se situe à moins d'un demi kilomètre au Sud-Ouest de la gare CFF (p. 6), n'est accessible au trafic motorisé que par l'avenue du Mont-Blanc en passant par le giratoire des Avouillons (p. 7). A la rubrique "Impacts du projet", l'étude retient que les valeurs de capacité utilisée montrent que le trafic généré par le seul projet "bâtiment administratif et hôtel" peut être absorbé par le réseau avec les aménagements actuels. Si le giratoire des Avouillons pourrait supporter d'importantes augmentations de trafic par le développement des parcelles situées le long de la route des Avouillons par exemple, le secteur Nord de l'avenue du Mont-Blanc, avec le développement d'autres projets de la ville de Gland, va être plus problématique si l'on veut garantir la fluidité sur l'ensemble des heures de pointe, les réserves de capacités étant très faibles le soir (p. 15). L'étude conclut que le projet est, en soi, tout à fait acceptable, notamment au niveau du giratoire des Avouillons, la capacité ne dépassant pas 80 % à ce giratoire et qu'il ne pénalise que très faiblement les conditions de trafic sur le secteur Nord de l'avenue du Mont-Blanc, sans dépasser une capacité utilisée de 100 %. Ce n'est qu'avec la superposition de l'ensemble des projets à Gland et le manque d'un nouvel axe que les problèmes vont s'aggraver sur ce secteur (p. 18). Pour la recourante, le résultat de l'étude est contestable. Elle fait valoir qu'à l'heure actuelle, l'avenue du Mont-Blanc est déjà saturée aux heures de pointe, quant à la route des Avouillons, elle sera saturée par le trafic généré par le projet. Un municipal lui aurait en outre confirmé que l'avenue du Mont-Blanc serait totalement saturée d'ici 2020, abstraction faite de tout futur projet de construction. Ce faisant, la recourante ne fait que substituer sa propre appréciation aux conclusions de l'étude sur laquelle la municipalité s'est fondée pour considérer que l'équipement routier de la parcelle litigieuse était suffisant. La recourante ne démontre pas dans quelle mesure l'appréciation du bureau Transitec Ingénieurs Conseils SA serait erronée. Il est reconnu que le projet chargera le trafic du secteur, mais que la charge supplémentaire peut encore être absorbée. Il est probable que la multiplication des projets de construction dans le secteur entraînera une fois ou l'autre un refus de la municipalité parce qu'il engendrerait une surcharge dans le secteur. Mais pour l'heure, l'équipement routier doit être considéré comme satisfaisant. Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de faire verser au dossier l'étude réalisée par Transitec Ingénieurs Conseils SA portant sur la problématique générale de l'avenue du Mont-Blanc. En l'absence d'un refus de la municipalité d'autoriser un projet de construction de la recourante, toute critique tirée d'une éventuelle inégalité de traitement doit être écartée. c) Dans le mémoire complémentaire de son avocat, la recourante a encore critiqué l'offre en cases de stationnement et de places pour vélos. L'art. 47 al. 2 ch. 6 LATC prévoit que les règlements communaux 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. Aux termes de 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), la réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la

destination de la construction (al. 1). A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés (al. 2). Néanmoins, il a été jugé que l'art. 40a RLAT ne disposait pas d'une base légale suffisante dans la LATC (arrêt AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4c) et que les normes VSS ne pouvaient être appliquées que si le règlement communal y renvoie directement (arrêts AC.2011.0193 du 24 mai 2012; AC.2011.0235 du 10 avril 2012 consid. 5c; AC.2011.0159 du 19 décembre 2011; AC.2010.0093 du 29 juin 2011; AC.2010.0028 du 19 janvier 2011; AC.2009.0227 du 13 décembre 2010; AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4c/dd). Au sujet des places de stationnement tout d'abord, l'art. 79 RPE, applicable à toutes les zones de la commune, prévoit ce qui suit : "La création de garages ou de places de stationnement privées est fixée par la municipalité, au minimum sur la base des dispositions des normes VSS SN 640 290 de l'Union Suisse des Professionnels de la Route, en particulier en ce qui concerne le stationnement lié aux activités. La municipalité peut accepter des solutions d'ensemble permettant d'y déroger." La réglementation communale renvoyant aux normes VSS, ces dernières sont applicables s'agissant de déterminer le nombre minimum de places de stationnement. En l'espèce, le projet, qui prévoit 114 places de parc au total, se situe dans la fourchette déterminée par l'étude du bureau Transitec Ingénieurs Conseils SA en référence à la norme VSS applicable. Cette étude retient en substance que le dimensionnement maximal du stationnement s'élève à 210 places, dont 110 pour les bureaux et 100 pour l'hôtel. Cela étant, toujours selon la norme VSS, les besoins pour les différentes affectations "hors logement" doivent être réduits afin de tenir compte de la qualité de la desserte du site par les transports collectifs et par les modes doux (piétons et cyclistes). Compte tenu de la situation du projet, la part modale mode doux est estimée entre 25 % et 50 %. L'étude situe en conséquence les besoins réduits en places de stationnement voitures à terme entre 105 et 170 places. Le projet n'est en conséquence pas critiquable. La réglementation communale est en revanche muette s'agissant du nombre des places de stationnement pour les deux-roues légers. En l'absence de renvoi aux normes VSS, celles-ci ne sont pas applicables au cas d'espèce. d) Vu ce qui précède, il n'y a pas lieu de s'écarter des conclusions de la municipalité qui considère que l'équipement de la parcelle litigieuse est satisfaisant.

E. 4

L'autorité compétente peut, notamment dans le but d'améliorer la visibilité de l'accès d'un fonds riverain, prendre les mesures nécessaires à l'égard des propriétaires des fonds voisins; une participation aux frais de ces mesures peut alors être exigée du bénéficiaire de celles-ci. Dans la synthèse CAMAC, le Service de la mobilité, représentant le Département des infrastructures et des ressources humaines, a pris position de la manière suivante: "Le stationnement situé le long de la Route des Avouillons est peu favorable à la mobilité douce et à la valorisation de l'espace-rue. De plus, les activités sont peu visibles depuis la Route des Avouillons. Demande : étudier la possibilité de réduire le nombre de places en surface au profit du stationnement en souterrain ou de supprimer les places de stationnement situées le long de la Route des Avouillons. Afin d'éviter les conflits entre véhicules motorisés et mobilités douces, limiter l'accessibilité en stationnement à deux accès depuis la Route des Avouillons, soit un accès au parking souterrain et un au parking en surface." Or une "demande", à l'instar d'un préavis ou de remarques, ne constitue pas une décision (AC.2010.0225 du 18 novembre 2011 et les réf. citées). Force est donc de constater que le projet nécessite une décision sur l'accès au sens de l'art. 32 LRou et qu'aucune décision n'a été prise. Il appartiendra à l'autorité compétente d'en rendre une pour que le projet puisse

être autorisé cas échéant.

E. 5

La recourante prétend que l'affectation du projet litigieux, qui comprend un hôtel et un restaurant, n'est pas conforme à la destination de la zone. En l'espèce, la parcelle n° 4199 est située dans la zone industrielle B, réservée aux établissements industriels, commerciaux et artisanaux ne présentant pas d'inconvénients pour le voisinage (art. 40 al. 1 RPE). L'autorité intimée a retenu qu'un hôtel et un restaurant correspondent à la notion d'établissement commercial. Cette interprétation n'est pas critiquable. Elle est conforme à la jurisprudence du tribunal administratif, auquel la CDAP a succédé, qui considère que l'hôtellerie présente un caractère commercial qui la distingue du logement traditionnel, en ce sens qu'elle engendre un certain volume de trafic et des nuisances expliquant en général son exclusion des zones résidentielles. Ainsi, l'exploitation d'un hôtel peut être admise dans une zone autorisant les activités commerciales, même si l'habitat permanent n'y est pas admis (arrêt AC.1997.0179 du 24 juillet 1998).

E. 6

La recourante invoque une violation de l'art. 35 RPE, applicable à la zone industrielle B par renvoi de l'art. 40 al. 3. Cette disposition prévoit que l'ordre non contigu est obligatoire. La recourante considère qu'il y a en réalité deux bâtiments distincts. Le fait que le bâtiment administratif soit contigu à celui accueillant l'hôtel contreviendrait ainsi à l'art. 35 RPE. Le projet prévoit un bâtiment en "L", avec un parking souterrain commun. Le fait que la demande de permis de construire indique que le projet comporte deux bâtiments n'est pas déterminant pour juger du respect de l'ordre non contigu. En effet, l'examen des plans et de la projection en trois dimensions du projet permet de se convaincre de l'unité du bâtiment. Rien n'interdit en outre de déployer plusieurs activités (en l'occurrence administrative et hôtelière) au sein de la même entité. Mal fondé, le grief doit être rejeté. Peu importe qu'au surplus, la constructrice ait, le 19 juin 2014, modifié la disposition interne de son bâtiment en ce sens que les deux parties du bâtiment sont désormais reliées par des accès internes. Par décision du 30 juin 2014, la municipalité a approuvé la modification des plans.

E. 7

La recourante se plaint également d'une violation des exigences en matière de distances aux limites. L'art. 36 RPE, applicable par renvoi de l'art. 40 al. 3 RPE dispose ce qui suit : "La distance minimale d entre la façade d'un bâtiment industriel et la limite de propriété voisine ou du domaine public s'il n'y a pas de plan fixant la limite des constructions est fonction de la hauteur h de cette façade à la corniche. Si h est inférieur à 6 m, $d = 6$ m. Si h est supérieur à 6 m, $d = h$. (...)" En l'espèce, le plan de situation établi par le géomètre officiel figure une distance de 12 m par rapport à la limite de la parcelle n° 4186 (Nord-Est), 12,85 m par rapport à la limite de la parcelle n° 962 (Sud-Est) et 14,22 m par rapport à la limite de la parcelle n° 4200 (Sud-Ouest). Une fois redessinées, les hauteurs de façades telles que définies ci-dessus devraient respecter la hauteur maximale de 12 m, ce qui entraînerait le respect des distances à la limite prévues sur le plan de situation. Quant à la distance à la limite Nord-Ouest, le long de la route des Avouillons, elle est régie par le plan fixant l'alignement des constructions du 6 janvier 1967. Or, le plan fixant l'alignement des constructions prévaut sur la distance à la limite des parcelles voisines. Le bâtiment est implanté sur cet alignement et respecte de ce fait la réglementation communale.

E. 8

Pour la recourante, la création de 8 places de stationnement en zone verte n'est pas conciliable avec l'affectation de cette zone. Aux termes de l'art. 60 RPE, la zone verte est caractérisée par l'interdiction de bâtir, à l'exception de constructions et installations telles que : stations de pompage, installations pour le transport et le traitement des eaux usées, plages et installations sportives, ainsi que les petits bâtiments nécessaires à l'utilisation du lac, tels que hangars à bateaux, abris pour le matériel de pêche, etc. En aucun cas, ces constructions ne peuvent servir à l'habitation. L'autorité intimée considère pour sa part que la liste de l'art. 60 RPE est exemplative, que des places de stationnement présentent des gabarits nettement inférieurs à ce qui peut être implanté dans cette zone et qu'il s'agit de dépendances de peu d'importance qui peuvent prendre place dans les espaces réglementaires (art. 69 al. 1 RPE), de telle sorte que leur autorisation est justifiée. La recourante estime que si le but de la zone verte n'est pas expressément mentionné à l'art. 60 RPE, il peut être déduit des exceptions qu'il mentionne. Il s'agit en l'occurrence d'installations poursuivant un but écologique ou, à tout le moins, ne portant pas atteinte à l'environnement. La création de places de stationnement pour des véhicules à moteur ne serait donc pas conciliable avec l'affectation de la zone verte telle que voulue par le législateur communal. D'après le plan de zone, la zone verte se situe principalement au lieu dit "La Dullive", voisine du lac, ce qui explique qu'elle soit caractérisée par une interdiction de bâtir à l'exception d'installations en relation avec l'utilisation de celui-ci (traitements des eaux usées, plage, hangars à bateaux, abris pour le matériel de pêche). On trouve également des liserés de zone verte en bordure des zones industrielles A et B notamment au lieu dit "Les Avouillons", litigieux dans la présente cause. D'après les explications fournies par les représentants de la municipalité en audience, la zone verte serait ici justifiée parce qu'elle constituerait un espace de transition avec la zone agricole voisine. La règle de l'art. 60 RPE prévoit des exceptions au principe de non-bâtir qui sont en relation avec le lac et qui ne peuvent de fait pas s'appliquer dans une bande comprise entre la zone agricole et la zone industrielle. La liste est exemplative, de sorte qu'on peut tout à fait autoriser d'autres constructions que celles qui sont énumérées et qui ne sont pas en relation avec le lac. La constructrice projette d'implanter sur la zone verte représentant une bande de 10 m sur 72 m au Nord-Est de la parcelle litigieuse 8 places de stationnement avec grilles gazon, qui mesureront chacune 2,5 m sur 5 m. Le reste de la zone verte sera végétalisé. En définitive, le nombre des places est réduit. Les places seront constituées de grilles engazonnées. Dans ces conditions, l'impact sur la zone verte est faible et c'est en conséquence à juste titre que les places de stationnement ont été autorisées.

E. 9

L'art. 117 RPE dispose que la municipalité peut exceptionnellement accorder des dérogations aux prescriptions réglementaires concernant l'ordre, les dimensions, la destination, la surface et les distances des constructions s'il s'agit d'édifices publics. Faisant application de cette disposition, la municipalité a octroyé à la constructrice une dérogation pour ériger à l'extrémité Nord de la parcelle n° 4199, dans le périmètre de non-bâtir, une station transformatrice. La recourante plaide que la station en question ne constituerait pas un édifice public au sens de l'art. 117 RPE, de sorte que la dérogation aurait été octroyée à tort. Se penchant sur l'interprétation de cette disposition, le Tribunal administratif, auquel la CDAP a succédé, a considéré qu'il fallait entendre par édifices publics "les biens immobiliers des collectivités publiques qui sont affectés à la réalisation d'un intérêt public spécial, mais qui ne peuvent être utilisés par les administrés que moyennant une activité administrative" (AC.2002.0183 du 11 octobre 2004). Dans le cas particulier, elle a considéré qu'une station-service n'était pas un édifice public au sens de cette disposition.

Certes, la station transformatrice litigieuse n'est pas à proprement parler un édifice public qui entrerait dans la catégorie du patrimoine administratif au même titre que les hôpitaux, les écoles, les gares notamment (*idem*). Il s'agit cependant d'une dépendance de petite surface (3 m. sur 4, 5 m soit 13, 5 m²) et de faible hauteur (1,5 m selon les précisions apportées par la constructrice en audience) qui répond à un intérêt public, puisqu'elle desservira sans doute non seulement la construction litigieuse mais aussi le reste du quartier voué à se développer. S'agissant d'un petit équipement qui restera propriété de la commune, on peut considérer, comme l'a fait la municipalité qu'il s'agit d'un édifice d'intérêt public qui pouvait faire l'objet d'une dérogation. L'argument soulevé par la recourante doit en conséquence être écarté.

E. 10

Les considérants qui précèdent conduisent à l'admission du recours et à l'annulation de la décision attaquée aux frais de Relli SA, qui succombe (art. 49 al. 1 LPA-VD). La recourante, qui obtient gain de cause grâce à l'intervention de son avocat, a droit à des dépens, à charge de la propriétaire (art. 55 al. 1 LPA-VD).

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