

## **VD\_OMNI AC.2016.0343 vom 27. April 2017**

VD Tribunal cantonal, 2017-04-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2016.0343](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2016.0343)

FR: VD\_OMNI AC.2016.0343 du 27 avril 2017

IT: VD\_OMNI AC.2016.0343 del 27 aprile 2017

### **Regeste**

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_, D. \_\_\_\_\_/Municipalité de Lausanne, Caisse de Pensions de l'Etat de Vaud | Rejet du recours formé par les voisins contre un projet de transformation de 3 immeubles, à Lausanne, comprenant la création d'un appartement en attique sur 2 de ces immeubles, des transformations intérieures, la pose d'une isolation périphérique et des aménagements extérieurs comprenant une place de jeux, sans augmentation du nombre de places de stationnement existant. Il n'y a pas d'arbitraire à renoncer à exiger de nouvelles surfaces vertes en raison du manque de surface disponible, dès lors qu'une place de jeux sera aménagée, de même qu'une végétation extensive de 500 m<sup>2</sup> en toiture (consid. 3). Au vu des circonstances - surface de la parcelle insuffisante et situation à proximité d'un dense réseau de transports publics et de commerces -, la municipalité pouvait renoncer à exiger la création de places de stationnement supplémentaires (consid. 4). Recours rejeté.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Interjeté dans le délai légal de 30 jours suivant la notification de la décision entreprise (cf. art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]), le recours a été déposé en temps utile. Il satisfait par ailleurs aux autres conditions formelles de recevabilité (cf. art. 79 al. 1 LPA-VD, applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

#### **E. 2**

Les recourants font grief au projet de ne pas respecter l'art. 103a de la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11), dès lors que le dossier ne comporterait pas de diagnostic amiante. Dans leur écriture du 23 décembre 2016, ils ont toutefois pris acte qu'un tel diagnostic figurait bien dans le dossier. Ce grief a ainsi perdu son objet.

#### **E. 3**

Ces surfaces seront équipées d'un dispositif assurant une réserve d'eau constante de 0,10 mètre au minimum ou de tout autre système jugé équivalent.

#### **E. 4**

Les recourants font grief au projet de ne pas prévoir de places de stationnement alors que l'art. 61 RPGA exigerait, pour une nouvelle surface brute utile de logement, la création de 2 à 5 places de stationnement ainsi qu'une place visiteurs. Ils invoquent un abus du pouvoir d'appréciation de la Municipalité à renoncer à des places de parc en l'absence d'un intérêt public prépondérant et alors qu'il existe déjà un déficit du nombre de places dans le quartier.

Ils estiment qu'un parking souterrain aurait dû être envisagé. Se référant aux normes VSS SN 640 281 et au Plan des mesures OPair, la Municipalité a expliqué que la création de deux nouveaux logements induisait en principe un besoin supplémentaire de 2 à 4 places, ainsi que 5 places pour deux-roues vu que les logements nouveaux comprennent 9 pièces (soit 4,5 pièces chacun). Toutefois, dans la mesure où le quota minimum d'espaces verts n'est pas atteint et pour éviter de prétexter davantage les aménagements extérieurs, elle a renoncé à exiger de nouvelles places de stationnement pour véhicules et deux-roues, vu également la bonne desserte en transports publics. Dans sa réponse du 19 décembre 2016, elle a précisé que la construction d'un garage souterrain paraissait totalement disproportionnée, voire irréaliste. La constructrice a également indiqué qu'une telle construction n'était techniquement pas réalisable en raison des constructions existantes, voire serait financièrement disproportionnée en comparaison des nouveaux logements aménagés.

a/aa) Les art. 61 ss RPGA régissent les places de stationnement. L'art. 63 RPGA permet à certaines conditions de renoncer à celles-ci, qu'il s'agisse de places pour voitures ou pour deux-roues (cf. art. 66 al. 1 RPGA). L'art. 63 al. 2 RPGA prévoit ce qui suit: "La Municipalité peut réduire, voire supprimer, le nombre de places exigible lorsque: a) leur accessibilité ne peut être réalisée dans de bonnes conditions de sécurité, b) le terrain disponible est insuffisant, notamment pour satisfaire le quota d'espaces verts exigible, c) la protection du patrimoine construit et non construit est en contradiction avec leur réalisation." La Commune de Lausanne se trouve dans le périmètre du Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges (ci-après: "Plan des mesures OPair" ).

Prévu par les art. 44a al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) et 31 ss de l'ordonnance du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1), ce plan constitue 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 p. 446 et les références ). Parmi les mesures de limitation des nuisances atmosphériques, le Plan des mesures OPair traite de la question de l'offre en stationnement, de la nécessité de sa maîtrise et du mode de calcul permettant de définir le nombre de places de parc. Ainsi, il comprend une mesure AT 5 " Maîtrise du stationnement privé " qui prévoit notamment ceci: "L'offre en places de stationnement conditionne directement la génération de trafic et par conséquent les nuisances occasionnées par les projets de construction (...). En effet l'offre en stationnement à destination est l'un des facteurs qui détermine l'utilisation ou non d'un véhicule privé (...). Le dimensionnement des parkings constitue ainsi un aspect particulièrement sensible d'un projet quant à sa compatibilité vis-à-vis du plan OPair. Cette mesure consiste à appliquer la norme VSS 640 290 (norme professionnelle reconnue par les tribunaux) [aujourd'hui la norme VSS 640 281] pour le dimensionnement de l'offre en stationnement des nouveaux projets et des nouvelles planifications dans le périmètre du plan des mesures. La norme VSS 640 290 [aujourd'hui la norme VSS 640 281] 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. La fourchette utilisée pour le calcul des besoins réduits pourra être adaptée en fonction de l'agent énergétique utilisé pour le

chauffage, des performances thermiques des bâtiments, ainsi que du contexte urbanistique (mixité des activités, habitat, stationnement à proximité sur le domaine public, ...). Une marge de manœuvre, qui inclut une pesée des intérêts et la prise en compte de mesures d'accompagnement, est laissée à l'appréciation des autorités en charge de l'application du plan OPair. (...) Objectifs et effets attendus Dissuader le stationnement, donc le trafic, des pendulaires dans les centres en favorisant le transfert modal. Inciter au renoncement à la voiture pour certains déplacements, en complétant l'offre TP par une limitation du stationnement à destination. Garantir le stationnement des habitants dans leur quartier pour éviter des déplacements inutiles. Harmoniser les pratiques communales dans le périmètre du plan des mesures, dans le respect de la proportionnalité." La mise en œuvre de la mesure AT 5 "maîtrise du stationnement privé" du Plan des mesures OPair implique ainsi de vérifier la conformité des projets au regard de la norme VSS, dans sa version actuelle VSS SN 640 281 (ci-après la norme VSS 640 281) (AC.2015.0338 du 18 août 2016 consid. 1c; AC.2013.0173 du 9 décembre 2013 consid. 4b; AC.2008.0323 du 18 août 2009 consid. 4b; AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 12b). Le Tribunal cantonal a jugé à de nombreuses reprises que le Plan des mesures OPair de 2005 déploie un effet juridique contraignant dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire. Ainsi, pour les communes comprises dans son périmètre, le Plan des mesures OPair 2005, fondé sur l'art. 44a LPE, constitue une base légale suffisante pour l'application de la norme VSS (AC.2015.0200 du 9 janvier 2017 consid. 3a; AC.2015.0338 précité; AC.2014.0417 du 3 novembre 2015 consid. 6a; AC.2013.0173 précité; AC.2011.0252 du 31 octobre 2012 consid. 3c; AC.2008.0323 précité; AC.2007.0110 précité; contra AC.2014.0402 du 30 mars 2016 consid. 2d). Selon la norme VSS 640 281, le dimensionnement de l'offre de stationnement pour l'affectation au logement correspond à une place par 100 m<sup>2</sup> de SPBU (surface de plancher brute utile) ou une place par appartement, plus 10% pour les visiteurs (ch. 9.1); il est nécessaire d'ajouter 10% de cases en plus pour les visiteurs. Ce n'est qu'à la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, que doit intervenir l'arrondissement du nombre de cases de stationnement à l'entier supérieur (ch. 9.2). Le critère donnant le plus grand nombre de cases est déterminant (AC.2007.0108 du 20 mai 2008 consid. 1b). Ces normes prévoient toutefois de simples valeurs indicatives. En effet, il est admissible de retenir des valeurs indicatives inférieures pour des cas spéciaux (lettre C, ch. 9.2). Il peut être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives afin de tenir compte des conditions locales particulières ou des formes spéciales de logement (lettre C, ch. 9.4), en particulier lorsque l'habitation se situe - comme en l'espèce - en ville et à proximité d'une desserte de transports publics (arrêt AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 2b ; repris par AC.2012.0053 du 14 décembre 2012 consid. 4c). Le Tribunal fédéral considère ainsi que, d'une manière générale, l'appréciation d'intérêts publics supérieurs parfois contradictoires peut 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; 1C\_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.2; 1C\_477/2009 du 17 juin 2009 consid. 5.3) . bb) Dans le cas d'un projet de construction d'un immeuble de 17 studios colloqué en zone urbaine, la Cour de céans a considéré que la commune n'avait pas versé dans l'arbitraire en considérant que le terrain disponible n'était pas suffisant pour la construction de places de stationnement, dès lors que le solde disponible de 458 m<sup>2</sup> après construction servait à accueillir une place de jeux de 53 m<sup>2</sup> , les accès ainsi qu'un trottoir, et que la parcelle était située au centre-ville et à proximité d'un dense réseau de transports publics (AC.2014.0272 du 9 janvier 2015 consid. 4b). S'agissant d'un projet d'extension et de surélévation d'un bâtiment de 18 logements comptant 3 places

de parc, entraînant la création de 28 logements sans aucune place de parc supplémentaire situé à Lausanne, au chemin du Levant, soit à quelques centaines de mètres de l'avenue de Chailly dans un quartier également colloqué en zone mixte de moyenne densité, le Tribunal fédéral a considéré ce qui suit (TF 1C\_419/2015 du 3 octobre 2016, consid. 4.4): "[...]

L'instance précédente a ensuite estimé que les transports publics, dont l'arrêt de bus le plus proche se situe à une distance d'environ 400 m, de plus avec un dénivelé non négligeable, n'étaient pas aussi efficaces et proches qu'au centre-ville et que le domaine public n'offrait pas de compensation satisfaisante puisque les 86 places de parc publiques qui s'y trouvaient dans un rayon de 200 m étaient déjà largement occupées. Cette appréciation ne prend pas en compte, comme le relève justement la Commune, que l'arrêt de bus est accessible en moins de cinq minutes à pied et que la ligne de bus en question (ligne n° 9) est particulièrement bien desservie; elle méconnaît en outre le fait que la gare de Pully-Nord, située à 450 m, permet de joindre la gare de Lausanne en 2 minutes de train et d'avoir accès à l'ensemble du réseau ferroviaire suisse. De plus, un dénivelé de moins de 30 m n'a rien d'exceptionnel sur le territoire lausannois. Enfin, le Tribunal cantonal s'est écarté de la jurisprudence cantonale selon laquelle, en zone urbaine de forte densité, l'intérêt public à la densification du tissu bâti par la surélévation d'immeubles d'habitation existants (cf. art. 1 al. 2 let. a bis et b LAT), dans des quartiers largement desservis en transports publics, vu la baisse du taux de motorisation des ménages dans la commune et vu le développement croissant des transports publics et de la mobilité douce, pouvait justifier de renoncer à l'exigence de nouvelles places de parc liées aux nouveaux appartements prévus, en application de l'art. 63 al. 2 RPGA préservant le quota d'espaces verts (arrêt du Tribunal cantonal vaudois du 9 janvier 2015 consid. 4, confirmé par l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_95/2015 du 3 juin 2015 consid. 8.2). L'instance précédente a refusé de faire application de cette jurisprudence en l'espèce, au motif que l'immeuble en cause se situait en zone mixte de moyenne densité (et non en zone de forte densité), de sorte qu'il n'existait pas le même intérêt public à la densification du tissu bâti, et que le déficit en places de parc était important. Cette argumentation ne peut pas être suivie dans la mesure où l'art. 63 al. 2 RPGA est applicable à toutes les zones. Le critère qui ressort du texte de cet article n'est pas la zone dans laquelle le projet immobilier est prévu mais l'existence d'un déficit d'espaces verts. Or la cour cantonale a retenu que la réalisation en surface des places supplémentaires requises ne permettrait pas de respecter le quota d'espaces verts prévu par le règlement communal. Ainsi, c'est à tort que la cour cantonale a jugé que la Municipalité avait abusé du pouvoir d'appréciation que lui offre l'art. 63 al. 2 RPGA en n'exigeant pas la création de places de parc. La Municipalité n'a pas permis de dispenser systématiquement les promoteurs de créer des places de stationnement mais, comme le prévoit la disposition, d'en exempter les seuls projets pour lesquels la construction de places de stationnement se ferait notamment au détriment des espaces verts. Pour le reste, si la cour cantonale a retenu qu'il n'y avait pas, dans les environs proches de l'immeuble, des commerces couvrant les besoins quotidiens, la Municipalité fait remarquer au contraire qu'à quelques mètres de l'arrêt de bus, se trouvent une boulangerie-épicerie, une boucherie et une pharmacie." Le Tribunal fédéral a alors retenu que la Municipalité n'avait pas abusé de son large pouvoir d'appréciation en dispensant les constructeurs de la création de places de stationnement, ce d'autant que la réalisation en surface de places de parc ne permettait pas de respecter le quota d'espaces verts (consid. 4.5). b) En l'espèce, le besoin nouveau en stationnement, pour deux logements supplémentaires occupant une surface brute de planchers de 369 m<sup>2</sup> serait de 2 à 4 places, ainsi que 5 places pour deux-roues vu que les logements nouveaux comprennent 9 pièces (soit 4,5 pièces chacun). Il n'est pas

contesté que la parcelle ne comporte pas suffisamment d'espace pour aménager ces places, sous peine de réduire les espaces verts existants. Lors de l'inspection locale du 1<sup>er</sup> mars 2017, les parties ont divergé sur la question de la desserte en transports publics des parcelles litigieuses. Après vérification sur le site internet des transports publics lausannois ([www.t-l.ch](http://www.t-l.ch)), il apparaît que les immeubles à transformer sont situés entre deux arrêts de bus n°7 des transports publics lausannois, à savoir Pont-de-Chailly et Chailly-Village. Cette ligne de bus, qui relie Val-Vert à St-François, dessert les arrêts précités toutes les 7.5 minutes de 7h00 à 19h00 en semaine, et toutes les 8 minutes de 7h00 à 19h00 le samedi, ainsi que deux à six fois par heure le reste du temps (semaine et week-end) entre 5h45 et 00h20. L'arrêt de métro M2 Place de l'Ours se situe à seulement trois arrêts de bus de Pont-de-Chailly. Par ailleurs, les immeubles litigieux se trouvent à moins de 100 mètres du centre du quartier de Chailly, où sont implantés divers commerces dont notamment deux supermarchés (Migros et Denner), un restaurant, une pharmacie, une boulangerie, une banque, un salon de coiffure et une épicerie. Les immeubles sont dès lors particulièrement bien desservis en transports publics et se trouvent à proximité directe des commerces. Au vu de ces éléments et en tenant compte de l'arrêt précité du Tribunal fédéral (1C\_419/2015), la Cour de céans ne voit pas de raisons de s'écarter de l'appréciation de l'autorité intimée. Il n'est en effet pas critiquable de privilégier le maintien d'espaces verts, ce d'autant plus que le quartier est très bien desservi par les transports publics. Même si les immeubles litigieux sont déjà sous-dotés en places de stationnement, la jurisprudence admet qu'en cas d'adjonction d'appartements à un immeuble d'habitation, les logements existants bénéficient de la situation acquise en matière de places de parc, de sorte que seuls les appartements supplémentaires sont soumis à la nouvelle réglementation (AC.2013.0173 précité, consid. 5d). Il n'y a dès lors pas lieu d'exiger des places de stationnement supplémentaires à ce qui existe déjà, pour ce qui est des locaux bâtis dont seule la rénovation est prévue. S'agissant des deux-roues, les architectes en charge du projet ont au demeurant précisé, lors de l'audience du 1<sup>er</sup> mars 2017, que des locaux à vélos existaient à l'entrée des immeubles et disposeraient de suffisamment d'espace pour accueillir les deux-roues supplémentaires. Il n'est ainsi pas exclu que des places soient disponibles pour les besoins créés par les deux nouveaux appartements, quand bien même la dispense accordée par la Municipalité à cet égard peut être confirmée. Enfin, on doit également confirmer l'appréciation de la Municipalité renonçant à exiger l'aménagement d'un garage souterrain. A supposer qu'un tel aménagement soit techniquement réalisable, ce qui est contesté, de tels travaux apparaissent manifestement disproportionnés par rapport au nombre de places nouvelles à aménager.

## **E. 5**

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté et la décision attaquée, confirmée. Succombant, les recourants supportent les frais de justice ainsi que des dépens en faveur des constructeurs et de l'autorité intimée (art. 49, 55, 91 et 99 LPA-VD).

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