

VD_OMNI AC.2017.0322 vom 1. März 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-03-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2017.0322

FR: VD_OMNI AC.2017.0322 du 1 mars 2018

IT: VD_OMNI AC.2017.0322 del 1 marzo 2018

Regeste

A. _____, B. _____/Municipalité de Morges, C. _____ | Nombre de cases de stationnement rattachées à un bâtiment d'habitation. Depuis l'élaboration du plan de mesures OPair 2005, l'obligation de rattacher des places de parc à des logements tend à perdre de sa pertinence dans les quartiers bien desservis en transports publics (c. 3b, confirmation de jurisprudence). En l'espèce, ne prête pas le flanc à la critique la solution de la municipalité consistant en premier lieu à fixer le nombre de cases de stationnement selon la démarche applicable aux "affectations au logement" (ch. 9.1 à 9.3 de la norme VSS 640 281), puis en second lieu à réduire ce nombre au regard des conditions locales particulières (ch. 9.4) évaluées en terme de desserte par les transports publics, en appliquant par analogie les coefficients relatifs aux "autres affectations" (ch. 10.2) (c. 3c).

Erwägungen

E. 1

Les recourants sont propriétaires d'une parcelle voisine de la parcelle 507 destinée à la construction litigieuse. Ils disposent par conséquent de la qualité pour recourir au sens de l'art. 75 al. 1 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36). Déposé pour le surplus en temps utile et selon les formes requises, le recours s'avère ainsi recevable.

E. 2

Les recourants dénoncent en premier lieu une violation de l'art. 19 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Soulignant que le quartier ne comprend que des habitations individuelles, ils affirment que le projet litigieux de six appartements entraînerait ainsi une augmentation considérable du trafic, accroissement que l'avenue Aloïs-Hugonnet ne serait pas en mesure d'absorber sans mettre en péril la sécurité des usagers. a) Selon l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Il faut aussi que la sécurité des usagers - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie 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. 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 (cf. ATF 121 I 65 consid. 3a; TF 1C_52/2017 - 1C_54/2017 du 24 mai 2017 consid. 5.2; TF 1P.319/2002 du 25 novembre 2002 consid. 3

publié in RDAT 2003 I n° 59 p. 211). 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; 1C_246/2009 du 1^{er} février 2010 consid. 2 et les références citées). L'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (AC.2011.0278/AC.2011.0279 du 23 septembre 2013 consid. 7; AC.2011.0269 du 14 septembre 2012 consid. 1; AC.2011.0172 du 12 décembre 2011; AC.2009.0086 du 20 août 2010 et les références citées). b) En l'occurrence, il ressort du site www.geoplanet.vd.ch ainsi que de la réponse de la municipalité, restée incontestée sur ce point, que l'avenue Aloïs-Hugonnet, rectiligne, dispose d'une largeur de 8 m, dessert une zone de moyenne densité et n'est pas surchargée. Elle apparaît ainsi manifestement apte à absorber sans peine une minime augmentation de trafic découlant de six appartements supplémentaires.

E. 3

Les recourants soutiennent ensuite que le nombre de places de parc prévues, de 8 cases pour six appartements, serait insuffisant et contraindrait les occupants et visiteurs des immeubles projetés de se parquer dans le quartier, qui plus est devant leur propriété en violation de la servitude de passage ID-010 2003/008496. a) Selon l'art. 85 al. 1 RPA, en cas de construction, reconstruction, transformation et agrandissement, des places de stationnement pour véhicules doivent être prévues sur la parcelle même et en principe en retrait des limites des constructions. L'al. 2 précise que le nombre minimum de garages et de places de stationnement privés exigé est fonction des affectations propres à chaque immeuble. Pour les habitations, l'art. 85 RPA dispose qu'il s'agit "d'une place par 80 m² de surface brute de plancher utile (...) et, au minimum, une place par logement, ainsi que des places visiteurs à raison d'une place au moins par tranche ou fraction de 5 logements et au maximum 8 places". En l'espèce, la surface brute de plancher utile est de 821 m². A la rigueur de l'art. 85 RPA, le nombre de place exigé atteindrait ainsi 10 places pour les habitants ainsi que 2 places visiteurs, soit 12 places au total. b) La Commune de Morges appartient toutefois au périmètre du Plan de mesures OPair (en cours de révision; cf. projet norme OPair 2017 dans sa version de consultation de janvier 2018). aa) 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; 119 Ib 480 consid. 5a p. 483 ss; 118 Ib 26 consid. 5d p. 34 s.; 117 Ib 425 consid. 5c p. 430). Parmi les mesures de limitation des nuisances atmosphériques, le Plan de mesures OPair mentionne la limitation du nombre de places de parc. Ainsi, il comprend une mesure AT 5 "Maîtrise du stationnement privé" qui prévoit notamment: "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. L'application d'une politique de stationnement basée sur la fourchette basse des besoins limites de la norme VSS dans le périmètre du plan des mesures est une condition indispensable à un transfert modal accru et constitue une mesure significative pour atteindre les objectifs d'assainissement. En limitant les places commerciales et professionnelles plutôt que celles liées à l'habitat, cette mesure ne doit pas contrecarrer la politique des zones macarons et celle portant sur le stationnement situé sur le domaine public. Le corollaire de cette mesure consiste à l'établissement d'un plan qui présente la qualité de la desserte TP existante et future. 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 de mesures OPair implique ainsi de vérifier la conformité des projets au regard de la norme VSS, dans sa version actuelle VSS 640 281 (AC.2008.0323 du 18 août 2009 AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 12b; AC.2005.0184 du 4 avril 2006; voir encore ATF 1C_259/2012 du 12 avril 2013 consid. 2.3, rejetant le recours dirigé contre l'arrêt AC.2011.0249 du 12 avril 2012). Selon la norme VSS 640 281, le dimensionnement de l'offre de stationnement pour l'affectation au logement correspond à une place par 100 m² de SPBU ou une place par appartement, plus 10% pour les visiteurs (ch. 9.1). 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. 9.3). Le critère donnant le plus grand nombre de cases est déterminant (AC.2007.0108 du 20 mai 2008 consid. 1b). Il peut être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives ci-dessus afin de tenir compte des conditions locales particulières ou de formes spéciales de logement (par ex. habitat sans voiture) (ch. 9.4), en particulier lorsque l'habitation se situe en ville et à proximité d'une desserte de transports publics (arrêt AC.2009.0182 précité consid. 2b; repris par AC.2012.0053 du 14 décembre 2012 consid. 4c). Le Tribunal fédéral a du reste rappelé que les normes provenant d'associations privées n'étaient pas des règles de droit et n'avaient pas un caractère absolument contraignant et 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; arrêts précités AC.2009.0182 consid. 2b; AC.2007.0110 consid. 12b). bb) Il est vrai que la mesure AT 5 du Plan de mesures OPair 2005 met l'accent sur la limitation des places de stationnement dans les secteurs commerciaux et professionnels (lieux de destinations) plutôt que dans les secteurs d'habitat, et préconise de garantir le stationnement des habitants dans leur quartier pour éviter des déplacements inutiles. De même, la lutte contre le parking sauvage n'est pas à négliger. Toutefois, depuis l'élaboration du plan de mesures OPair 2005, l'obligation de rattacher des places de parc à des logements tend à perdre de sa pertinence dans les quartiers bien desservis en transports publics (arrêts AC.2016.0343 du 27 avril 2017 consid. 4 et AC.2013.0273 du 9 décembre 2013 consid. 5e; voir aussi cf. Plan directeur cantonal, 4^{ème} adaptation, mesures A21 et A23). c) En l'espèce, compte tenu de la SBPU prévue de 821 m², le nombre de places exigé atteindrait selon le ch. 9.1 de la norme VSS précitée 9,03 places pour les habitants et visiteurs (821 m² : 100 x 1,1), nombre arrondi à 10. Dans sa réponse, la municipalité explique néanmoins avoir tenu compte de la fréquence des transports publics, à raison de 1 à 4 fois par heure et avoir procédé en conséquence à une réduction de 20% (ch. 10, tableaux 2 et 3 de la norme VSS 640 281, zone D). Cette solution consiste ainsi en premier lieu à fixer le nombre de cases de stationnement selon la démarche applicable aux "affectations au logement" (ch. 9.1 à 9.3 de la norme VSS 640 281), puis en second lieu à réduire ce nombre au regard des conditions locales particulières (ch. 9.4) évaluées en terme de desserte par les transports publics, en appliquant par analogie les coefficients relatifs aux "autres affectations" (ch. 10.2). Au vu du consid. 3b/bb supra, ce procédé ne prête pas le flanc à la critique.

E. 4

Enfin, les recourants affirment que la construction des deux immeubles en PPE sur la parcelle 507 violerait les servitudes ID 010-2003/008499, 008502 et 008503. a) Il découle des extraits de Registre foncier que ces servitudes, à charge et en faveur des parcelles du quartier, notamment des biens-fonds 495 et 507 des recourants et du constructeur, ont la teneur suivante: - Zone/quartier: restriction au droit de bâtir ID 010-2003/008499 Cette servitude comporte l'interdiction d'édifier plus d'une villa par parcelle ayant rez-de-chaussée, premier étage et combles habitables. Pour les parcelles 499, 500, 501, 502 et 503, la hauteur des villas ne pourra pas dépasser 7 m dès le sol naturel à la corniche. Pour les autres parcelles, la hauteur des villas ne dépassera pas 7 m 50 cm. dès le sol naturel à la corniche. - Zone/quartier: restriction au droit de bâtir ID 010-2003/008502 La servitude de restriction au droit de bâtir et restriction de plantation intéresse toutes les parcelles. Les constructions auront au maximum un étage sur rez-de-chaussée, et les combles pourront être habités. Les arbres de haute futaie sont interdits. Toute installation industrielle est interdite. - Servitude plantations, clôtures: restriction de plantation ID 010-2003/008503 La servitude de restriction au droit de bâtir et restriction de plantation intéresse toutes les parcelles. Les constructions auront au maximum un étage sur rez-de-chaussée, et les combles pourront être habités. Les arbres de haute futaie sont interdits. Toute installation industrielle est interdite. b) Selon la jurisprudence constante, le grief du propriétaire du fonds dominant, consistant à dénoncer une éventuelle atteinte à l'exercice de sa servitude par des travaux exécutés sur le fond servant, relève du droit civil, partant est irrecevable dans le cadre du contentieux de droit public relatif au permis de construire (cf. notamment arrêts AC.2016.0102 du 3 juin 2016 consid. 2b; AC.2013.0204 du 30 septembre 2013 consid. 2c/bb; AC.2011.0205 du 24 septembre 2012 consid. 4; AC.2011.0231 du 10 janvier

2012 consid. 2a et les références). En l'espèce, les recourants se plaignent précisément d'une violation de servitudes privées établies au bénéfice de leur parcelle. Il n'y a dès lors pas lieu d'entrer en matière sur ces griefs, relevant du droit civil. Pour le surplus, les recourants ne prétendent pas que le projet ne serait pas conforme aux exigences du RPA, s'agissant en particulier du nombre de bâtiments par parcelle, du nombre de niveaux, de l'affectation des combles, de la hauteur du faîte ou des plantations, de sorte qu'il n'y a pas lieu de creuser plus avant ces questions.

E. 5

Vu ce qui précède, le recours doit être rejeté et la décision attaquée doit être confirmée. Succombant, les recourants doivent assumer un émolument judiciaire ainsi qu'une indemnité de dépens en faveur de la Commune de Morges.

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