

# **VD\_OMNI AC.2018.0429 vom 27. November 2020**

VD Tribunal cantonal, 2020-11-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2018.0429](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2018.0429)

FR: VD\_OMNI AC.2018.0429 du 27 novembre 2020

IT: VD\_OMNI AC.2018.0429 del 27 novembre 2020

## **Regeste**

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_/Municipalité de Tolochenaz, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR | Recours contre le refus d'autoriser la création de 23 places de stationnement extérieures supplémentaires pour un complexe accueillant des bureaux et une crèche, au motif que les places existantes seraient suffisantes. En l'occurrence, quand bien même les places existantes couvrent les besoins en places de stationnement tels que définis en application de la norme VSS 40 281 et du Plan des mesures OPair, lesdites places ne répondent pas aux besoins spécifiques des utilisateurs de la crèche, en ce sens qu'elles ne permettent pas aux parents accompagnés de leurs enfants en bas âge de rejoindre la crèche en toute sécurité. Dès lors que ce problème de sécurité ne peut être résolu autrement que par la création de nouvelles places en extérieur, la pesée des intérêts en présence conduit à autoriser une offre en places de stationnement plus élevée que celle qui correspond au bas de la fourchette obtenue en application de la norme VSS et du plan des mesures OPair. Recours partiellement admis et renvoi de la cause à l'autorité intimée pour instruction complémentaire et nouvelle décision.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. En outre, il émane des propriétaires des parcelles n os 741 et 742 concernées par le projet litigieux, lesquelles ont pris part à la procédure devant l'autorité précédente. Le recours respecte au surplus les conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD (applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD), si bien qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

### **E. 2**

Sur le plan formel, les recourantes se plaignent, à double titre, d'une violation du droit d'être entendu; d'une part, elles n'auraient pas eu accès à la synthèse CAMAC avant l'échéance du délai de recours, et d'autre part, la décision attaquée ne serait pas suffisamment motivée. a) Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) et 27 al. 2 de la Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD; BLV 101.01), comprend notamment pour le justiciable le droit de consulter le dossier pour connaître préalablement les éléments dont dispose l'autorité et jouir ainsi d'une réelle possibilité de faire valoir ses arguments avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique. Le droit de consulter le dossier s'étend à toutes les pièces décisives (ATF 135 II 286 consid. 5.1 p. 293; 132 II 485 consid. 3.2 p. 494 et les références citées). Il en découle que l'autorité qui verse au dossier de nouvelles pièces dont elle entend se prévaloir dans son jugement est tenue en principe d'en

aviser les parties, même si elle estime que les documents en question ne contiennent aucun nouvel élément de fait ou de droit (ATF 132 V 387 consid. 3 p. 388 s.; 114 Ia 97 consid. 2c p. 100). Le droit de consulter le dossier n'est en général accordé que sur demande (ATF 132 V 387 consid. 6.2 p. 391 et les références citées). Les art. 33 à 36 LPA-VD précisent et concrétisent la portée de la garantie constitutionnelle du droit d'être entendu dans la procédure administrative. L'art. 33 al. 1 LPA-VD prévoit que les parties ont le droit d'être entendues avant toute décision les concernant et l'art. 35 al. 1 LPA-VD qu'elles peuvent en tout temps consulter le dossier de la procédure. Le droit d'être entendu implique également pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision, afin que le justiciable puisse la comprendre, la contester utilement s'il y a lieu et exercer son droit de recours à bon escient. Pour répondre à ces exigences, l'autorité doit mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause. Elle n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige (ATF 142 II 154 consid. 4.2 p. 157; 139 IV 179 consid. 2.2 p. 183 et les références citées). Pour le reste, dès lors que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité, le droit à une décision motivée est respecté et ce même si, par hypothèse, la motivation présentée est erronée. La motivation peut en outre être implicite et résulter des différents considérants de la décision (ATF 141 V 557 consid. 3.2.1 p. 565 et la référence; TF 2C\_382/2017 du 13 décembre 2018 consid. 4.1). Le droit d'être entendu étant un droit de nature formelle, sa violation conduit en principe à l'annulation de la décision attaquée, indépendamment du bien-fondé matériel de celle-ci. La jurisprudence admet toutefois que la violation du droit d'être entendu peut être réparée, conformément à la théorie dite de la guérison, lorsque le recourant a eu la possibilité de s'exprimer devant une autorité de recours jouissant d'un plein pouvoir d'examen en fait et en droit, revoyant toutes les questions qui auraient pu être soumises à l'autorité inférieure si celle-ci avait normalement entendu la partie; même en présence d'une grave violation du droit d'être entendu, il est exceptionnellement possible de renoncer au renvoi de la cause à l'autorité précédente lorsqu'une telle mesure apparaît vide de sens et prolongerait inutilement la procédure, au détriment de l'intérêt des parties à recevoir une décision dans un délai raisonnable (ATF 142 II 218 p. 226 consid. 2.8.1 et les références citées). b) En l'espèce, il ressort effectivement du dossier que la synthèse CAMAC n'était pas annexée à la décision municipale incriminée et que l'autorité intimée a refusé d'en communiquer une copie aux recourantes pendant le délai de recours. Ce n'est que dans le cadre de la présente procédure devant le tribunal que ladite synthèse - contenant notamment le préavis de la DGMR - a été produite et que les recourantes ont finalement pu en prendre connaissance dans son intégralité. C'est en conséquence à juste titre que les recourantes se plaignent d'une violation du droit d'être entendu, à cet égard; le vice en cause doit néanmoins être considéré comme réparé, dès lors que les recourantes ont eu l'occasion de s'exprimer sur le préavis de la DGMR au cours de la procédure de recours devant la CDAP, qui dispose d'un plein pouvoir d'examen en fait et en droit. Pour le surplus, la décision incriminée - qui reprend au demeurant les éléments essentiels du préavis de la DGMR - permet de comprendre, à la fois, la position de l'autorité intimée et celle de l'autorité spécialisée. Dans ces conditions, la décision attaquée doit être considérée comme suffisamment motivée au regard des exigences posées par la jurisprudence. En conséquence, les griefs formels soulevés par les recourantes doivent être écartés.

### **E. 3**

A l'appui du recours, les recourantes ont sollicité plusieurs mesures d'instruction. a) Le droit d'être entendu comprend le droit pour l'administré de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes et de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 145 I 167 consid. 4.1 p. 170; 140 I 285 consid. 6.3.1 p. 299; PE.2018.0117 du 7 janvier 2019 consid. 2a). Aux termes de l'art. 34 LPA-VD, les parties participent à l'administration des preuves (al. 1) et peuvent notamment présenter des offres de preuve (al. 2 let. d). L'autorité n'est toutefois pas liée par les offres de preuve formulées par les parties (art. 28 al. 2 LPA-VD; cf. ég. art. 34 al. 3 LPA-VD); de jurisprudence constante en effet, le droit d'être entendu n'empêche pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1 p. 299; TF 2C\_954/2018 du 3 décembre 2018 consid. 5; CDAP PE.2018.0208 du 29 mai 2019 consid. 3a). b) En l'espèce, les recourantes ont sollicité, dans leurs observations finales, en lieu et place des mesures précédemment requises, la production de la carte de référence des types de localisations à considérer pour la commune de Tolochenaz, ainsi que les déterminations du voyer d'arrondissement, s'agissant de l'emplacement des places de stationnement faisant l'objet du permis de construire litigieux. Or, sur la base des éléments au dossier et des constatations faites lors de l'inspection locale, le tribunal s'estime suffisamment renseigné sur les aspects décisifs du litige et renoncera par conséquent à ordonner les mesures requises, sans qu'il n'en résulte une violation du droit d'être entendu des parties.

### **E. 4**

décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions du 19 septembre 1986 (RLATC; BLV 700.11.1) dispose que 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), soit les normes VSS. En l'occurrence, l'art. 68 RPGA, applicable à toutes les zones, renvoie aux normes VSS. Il prévoit ce qui suit: "La Municipalité fixe le nombre de places de stationnement privées ou de garages pour voitures, les normes VSS étant la référence; ils doivent être aménagés par les propriétaires, à leur frais et sur le terrain, en rapport avec l'importance et la destination des nouvelles constructions ou transformations, mais au minimum: - 2 places pour l'habitation individuelle, villas et maisons familiales. - 1,2 place par logement pour l'habitation collective plus une place visiteur par groupe de 3 logements. Les emplacements couverts seront fixés en retrait des limites de construction; par contre, la Municipalité peut admettre à bien plaisir l'implantation de places à l'air libre à l'intérieur de ces limites." En outre, la commune de Tolochenaz est située dans le périmètre du Plan des mesures OPair 2005, lequel a fait l'objet d'une révision en 2018, adoptée le 6 février 2019 par le Conseil d'Etat (Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges 2018, ci-après: Plan des mesures OPair 2018). 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. 445; 119 Ib 480 consid. 5a p. 483 ss; 118 Ib 26 consid. 5d p. 34 s.). Parmi les mesures de limitation des nuisances atmosphériques, le Plan de mesures OPair 2005 mentionne la limitation du nombre de places de stationnement. Ainsi, il comprend une mesure AT 5 " Maîtrise du stationnement privé " qui prévoit notamment ce qui suit: "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 40 281] 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 40 281] 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 des mesures OPair 2005 implique ainsi de vérifier la conformité des projets au regard de la norme VSS sur l'offre en case de stationnement. Le Tribunal cantonal a jugé à de nombreuses reprises que le Plan des mesures OPair 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 concernée (CDAP AC.2014.0413 du 10 décembre 2019 consid. 4b/aa;

AC.2015.0200 du 9 janvier 2017 consid. 3a). Quant au Plan des mesures OPair 2018, il comprend une mesure MO-3 " Stationnement privé " qui prévoit notamment ce qui suit: "La mesure consiste à dimensionner l'offre en stationnement des activités sur la base du taux minimum (bas de la fourchette) de prise en compte des valeurs indicatives (besoin limite) de la norme VSS en vigueur. Elle s'applique aussi bien au stade de l'affectation qu'à celui de la construction. Cette pratique s'impose comme une condition de base pour un transfert modal accru et constitue une mesure indispensable pour atteindre les objectifs visés en matière de mobilité et d'assainissement de l'air. Dans le cas de projets ayant une forte volonté de réduire encore le recours à l'automobile, les communes sont libres d'autoriser des projets plus restrictifs que les normes VSS pour autant que cela ne vienne pas perturber la gestion de l'offre en stationnement public." Sous le titre " Objectifs et effets attendus " de cette mesure, le Plan des mesures OPair 2018 retient la réduction du trafic des pendulaires durant les périodes de pointe et la promotion d'un report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Les communes mettent en œuvre la mesure MO-3 en définissant l'offre en stationnement qui peut être autorisée, en appliquant le bas de fourchette selon la norme VSS en vigueur pour les nouveaux projets et en recensant progressivement l'offre en stationnement privé (CDAP AC.2014.0413 précité consid. 4b/bb). S'agissant de l'application concrète des normes VSS, le Tribunal fédéral considère que, d'une manière générale, l'appréciation d'intérêts publics supérieurs parfois contradictoires peut conduire à une offre en cas de stationnement plus élevée ou plus faible que celle obtenue en appliquant la norme (ATF 132 III 285 consid. 1.3 p. 288; TF 1C\_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.2; 1C\_477/2009 du 17 juin 2009 consid. 5.3; CDAP AC.2014.0413 précité consid. 4d; AC.2015.0200 précité consid. 3a). b) Que ce soit dans sa teneur valable du 1<sup>er</sup> décembre 2013 au 30 mars 2019 ou dans sa version applicable dès le 31 mars 2019, la norme VSS 40 281 (anciennement numérotée SN 640 281) prévoit que, pour les affectations autres que le logement, l'offre en cas de stationnement à mettre à disposition dépend du genre d'affectation, de ses valeurs caractéristiques et du type de localisation (ch. 10.1, p. 11). La fourchette entre le nombre minimal et le nombre maximal de cas de stationnement nécessaires est estimée à partir des valeurs spécifiques indicatives figurant dans le tableau 1 (" valeurs spécifiques indicatives pour l'offre en cas de stationnement ", pp. 14-15), pondérées selon les pourcentages indiqués dans le tableau 3 (" offre en cas de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1 ", p. 16), en tenant compte du type de localisation défini selon le tableau 2 (" distinction des types de localisation ", p. 16). A noter que la norme distingue cinq types de localisation (A, B, C, D et E), qui dépendent de la " part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personne " et de la " fréquence des transports publics pondérée selon la desserte des habitants pendant la période d'exploitation déterminante " (tableau 2). Pour chaque type de localisation, la norme prévoit le minimum et le maximum de l'offre en cas de stationnement (tableau 3). S'agissant de surfaces de bureaux (qui tombent dans les " autres services " par opposition aux " services à nombreuse clientèle "), le tableau 1 fait état d'une offre en cas de stationnement de 2,0 pour le personnel et 0,5 pour les visiteurs, par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher. Pour ce qui est des crèches et jardins d'enfants, le même tableau prévoit une offre en cas de stationnement de 1,0 pour le personnel et de 0,2 pour les visiteurs, par salle de classe. Selon le tableau 3, la pondération à appliquer pour la localisation C correspond à un minimum de 50% et à un maximum de 80%. c) aa) En premier lieu, on exposera les calculs et arguments des parties. Dans leurs recours et déterminations complémentaires, les recourantes ont présenté un calcul prenant en compte une surface

brute de plancher de 13'831 m<sup>2</sup>, entièrement affectée à des surfaces de bureaux. Dans leurs observations finales, elles ont présenté un autre calcul, prenant en considération une surface brute de plancher légèrement inférieure (13'810,95 m<sup>2</sup>), pour partie affectée à des surfaces de bureaux, et pour partie, au restaurant projeté. Dans les deux cas, les recourantes ont retenu un type de localisation C pour le secteur concerné et se sont octroyées un bonus " Minergie " équivalant à 10% de places de stationnement supplémentaires, lié aux performances énergétiques des bâtiments ECA n° 582a et 583a. Au terme de leurs calculs, elles arrivent à un besoin minimal, respectivement, de 210 et 219 places de stationnement. Elles font toutefois valoir que ce résultat chiffré (obtenu en application de la norme VSS) ne serait pas à lui seul déterminant et qu'une pesée globale des intérêts en présence - tenant compte des spécificités du site et des impératifs de sécurité - conduirait à autoriser la création de l'ensemble des places supplémentaires sollicitées, portant le nombre total de places de stationnement à 233 pour les parcelles n° 741 et 742 (en comptant les 210 places existantes). Dans un raisonnement subsidiaire, les recourantes font valoir que, dans l'hypothèse où les places en cause ne pourraient être autorisées au terme de la pesée des intérêts précitée, elles devraient l'être à titre précaire, comme indiqué dans la synthèse CAMAC établie en 2008. Elles rappellent à cet égard que les places supplémentaires admises à ce titre (au nombre de 11 à 26) étaient liées à la qualité de la desserte en transports publics, laquelle ne se serait pas améliorée depuis lors. La DGMR, pour sa part, a pris en considération dans son calcul une surface brute de plancher de 13'831 m<sup>2</sup>, entièrement affectée à des surfaces de bureaux, ainsi qu'un type de localisation C. Elle a précisé à cet égard que le type de localisation, tenant compte de la part de la mobilité douce dans le trafic généré et de la fréquence des transports publics pondérée selon la desserte des habitants, n'aurait pas évolué depuis le préavis qu'elle avait émis en 2008. Sur la base de ces éléments et en excluant tout bonus " Minergie ", elle arrive à un résultat minimal de 173 places de stationnement et à la conclusion que les places sollicitées ne correspondraient pas aux besoins des locaux existants. L'autorité intimée, quant à elle, n'a pas présenté de calcul détaillé, mais a estimé que la présente procédure devrait porter sur le nombre et l'emplacement des places liées aux besoins croissants de la crèche, à l'exclusion des éventuels besoins liés au restaurant projeté, qui devraient être déterminés dans le cadre d'une autre procédure, prématurée à ce stade. En outre, l'autorité intimée a exposé que la norme VSS applicable ne serait pas d'une grande utilité pour déterminer l'offre en places de stationnement pour la crèche, la notion de salle de classe à laquelle elle faisait référence n'étant, à son sens, pas la meilleure. Enfin, quand bien même elle s'est initialement dite opposée à la création de places de stationnement supplémentaires, elle a toutefois indiqué, dans ses dernières déterminations, que les nouvelles places de stationnement devraient être aménagées à l'emplacement projeté sur la parcelle n° 742 entre les bâtiments, à l'exclusion de toute création de places sur la parcelle n° 741 sur la gauche du chemin en descendant.

bb) Au vu des arguments développés par les parties, le tribunal examinera, tout d'abord, la question des affectations à retenir dans le calcul du dimensionnement de l'offre en places de stationnement. A cet égard, il n'est pas contesté que les bâtiments construits sur les parcelles n° 741 et 742 abritent des surfaces de bureaux, ainsi qu'une crèche. En revanche, l'éventuelle installation d'un restaurant dans le bâtiment ECA n° 583a semble relever, à ce stade, essentiellement de l'intention des recourantes. En effet, quand bien même elles ont indiqué, à l'occasion de l'inspection locale qui s'est tenue au mois juin 2019, qu'un projet en ce sens serait en cours de réalisation, elles n'ont pas démontré par la suite qu'il aurait avancé de manière significative; en tout état, la production d'un plan du restaurant projeté ne

saurait être considérée comme suffisante à cet égard. En conséquence, le restaurant qui pourrait, dans le futur, être aménagé dans le bâtiment ECA n° 583a ne sera pas pris en compte - dans la présente cause - dans le dimensionnement de l'offre en places de stationnement, étant précisé que les recourantes restent libres de déposer, en temps voulu, une autre demande portant sur la création de places de stationnement supplémentaires liées à cette affectation. S'agissant des valeurs spécifiques indicatives, on se fondera - aux fins du présent arrêt - sur les valeurs afférentes aux " autres services " pour l'ensemble de la surface des bâtiments, comme l'ont fait les recourantes; en effet, le dossier ne renseigne pas sur le nombre de salles de classe dont "D. \_\_\_\_\_" dispose, de sorte que le tribunal n'est pas en mesure d'appliquer les valeurs spécifiques indicatives afférentes aux crèches. On part de l'idée que cette manière de procéder ne désavantage pas les recourantes. Quant à la surface brute de plancher déterminante, les parties ont évoqué des chiffres légèrement différents, à savoir 13'831 m<sup>2</sup> et 13'810,95 m<sup>2</sup>. La différence entre ces chiffres est toutefois suffisamment faible pour ne pas influencer le résultat du calcul, de sorte que l'on peut retenir l'un ou l'autre. Enfin, la DGMR a considéré qu'il convenait de retenir un type de localisation C; en l'occurrence, le tribunal ne voit pas de motifs de s'écarter de cette appréciation, qui n'est d'ailleurs pas contestée par les autres parties. C'est ainsi un facteur de pondération correspondant à un minimum de 50% et à un maximum de 80% de l'offre en cases de stationnement définie selon les valeurs spécifiques indicatives qu'il convient d'appliquer dans le cas d'espèce. Sur la base de ces différents éléments, on arrive à un besoin minimal de 173 places de stationnement et à un besoin maximal de 277. A supposer que l'on tienne compte d'un bonus " Minergie " lié aux performances énergétiques des bâtiments (équivalant à 10% de places supplémentaires par rapport au besoin limite de la norme VSS 40 281), on obtiendrait un résultat minimal de 208 places (210 selon la synthèse CAMAC de 2008). Le site comportant déjà 210 places de stationnement dans les parkings souterrains (auxquelles viennent s'ajouter six places en extérieur, réalisées à titre précaire), il apparaît que les places existantes couvrent entièrement les besoins en places de stationnement pour les parcelles n° 741 et 742, tels que définis en application des normes VSS et du Plan des mesures OPair (que ce soit dans sa version de 2005 ou 2018, puisque les mesures AT-5 et MO-3 recommandent l'une et l'autre de retenir, en principe, la fourchette basse des besoins limites). Or, ces instruments ne sauraient être appliqués de manière schématique sans tenir compte, dans une mesure adéquate, des circonstances locales; en effet, conformément à la jurisprudence précitée, l'appréciation d'intérêts publics supérieurs parfois contradictoires peut conduire à une offre en cases de stationnement plus élevée ou plus faible. Il convient dès lors de déterminer si la décision attaquée - refusant d'autoriser la création de places de stationnement supplémentaires - est soutenable, eu égard aux intérêts en présence et aux particularités du cas d'espèce. cc) A ce titre, comme on l'a vu, les recourantes évoquent une situation sécuritaire problématique, sous l'angle du trafic et du stationnement, en lien avec la présence de la crèche sur le site. En substance, le nombre insuffisant de places de stationnement visiteurs en extérieur, disponibles pour les utilisateurs de la crèche, provoquerait des déposes désordonnées d'enfants, du stationnement hors cases, des mouvements de véhicules liés à la recherche de places de stationnement et des manœuvres de voitures sur la route d'accès, mettant en danger les usagers du site, en particulier les parents et leurs jeunes enfants. En l'occurrence, l'inspection locale a permis de constater que le site ne compte effectivement que trois places de dépose-minute en extérieur, situées sur la parcelle n° 741, du côté droit de la route d'accès en descendant, depuis lesquelles il est possible de rejoindre, de manière sécurisée, par une passerelle, le

bâtiment sis sur la parcelle n° 742. Il a également été constaté que l'ensemble des autres places (hormis trois places de livraison) se trouve à l'intérieur des deux parkings souterrains fermés par des barrières et n'est pas accessible aux parents. En outre, il a été observé que le site ne compte qu'un seul accès, servant d'entrée et de sortie, qui doit absorber l'entièreté du trafic. Par ailleurs, pendant le temps qu'a duré la vision locale - soit un peu plus d'une heure, dans le créneau-horaire où les parents amènent leurs enfants à la crèche - ce sont, à tout le moins, cinq véhicules qui se sont garés hors de toute case sur la parcelle n° 742. Ces constats, appréciés à la lumière des explications des recourantes - et non contestées par l'autorité intimée - permettent de retenir que le site ne comporte pas suffisamment de places visiteurs accessibles aux parents, depuis lesquelles ils peuvent rejoindre la crèche en toute sécurité. Il apparaît ainsi que la situation actuelle compromet la sécurité des utilisateurs de la crèche, en particulier des enfants, ce qui n'est pas acceptable et ne saurait perdurer. dd) Contrairement à ce que soutient l'autorité intimée, le problème de sécurité dont il est question ne peut être résolu par une gestion différente des places de stationnement existantes, dès lors que l'emplacement de celles-ci - à l'intérieur de parkings souterrains pour la quasi intégralité d'entre elles - est tout simplement inapte à répondre aux besoins des utilisateurs de la crèche. A cet égard, il est apparu aux membres de la cour, qui ont été invités à se garer à l'intérieur du parking souterrain sis sur la parcelle n° 742, que la configuration intérieure de ce parking et le parcours à effectuer pour rejoindre les ascenseurs, puis la crèche, ne sont pas dépourvus d'obstacles et de risques pour des parents accompagnés de jeunes enfants (distance à parcourir le long des places de stationnement pour rejoindre l'espace dans lequel se trouvent les ascenseurs, portes à ouvrir pour accéder aux ascenseurs et différences de niveaux sur un même étage de parking). La lecture des plans produits par les recourantes (pièces 21 à 25) permet de constater que la conception du parking souterrain sis sur la parcelle n° 741 est similaire et donc également inapte à répondre aux besoins des parents. Au demeurant, il convient de relever que les besoins en places de stationnement visiteurs - liés à la présence de la crèche - ne devraient pas diminuer dans un futur proche. En effet, rien n'indique qu'à l'avenir les utilisateurs concernés recourront davantage aux transports publics ou à la mobilité douce pour se rendre sur le site. Comme on l'a vu, la desserte en transports publics n'est, pour le moment, que moyenne dans le secteur en cause. Par ailleurs, la crèche est ouverte à tous, soit y compris aux enfants de personnes ne travaillant pas sur le site en question; cela signifie qu'une partie, à tout le moins, des parents se rendent sur le site pour y déposer leurs enfants avant de repartir sur leur lieu de travail, ce qui tend à induire des trajets en voiture. Enfin, l'affectation est en elle-même de nature à impliquer des contraintes logistiques liées à la dépose de jeunes enfants (poussettes, affaires de rechange pour la journée, etc.), lesquelles requièrent également un accès en voiture. Au vu des développements qui précèdent, il apparaît que le problème de sécurité en cause ne peut être résolu que par la création de places de stationnement visiteurs supplémentaires en extérieur, destinées aux utilisateurs de la crèche, et permettant d'accéder à celle-ci de manière sécurisée. En d'autres termes, la pesée des intérêts en présence - qui commande en l'occurrence d'accorder une importance particulière à la sécurité des parents et des enfants - doit conduire à autoriser l'aménagement de telles places. Il se justifie ainsi, dans le cas d'espèce, d'autoriser une offre en cases de stationnement un peu plus élevée que celle correspondant au bas de la fourchette obtenue en application des normes VSS et du Plan des mesures OPair (que ce soit dans sa version de 2005 ou de 2018). ee) En dernier lieu, il convient d'examiner si les places de stationnement, telles que prévues par le projet litigieux, permettraient de résoudre le problème de sécurité

constaté. Selon les plans produits, il est prévu de créer 15 places sur la parcelle n° 741, perpendiculairement à la route d'accès, dans la bande herbeuse sise au-delà du trottoir sur la gauche en descendant en direction de la parcelle n° 742, et 8 sur la parcelle n° 742, à cheval entre le chemin d'accès - se terminant sans issue à cet endroit - et la bande herbeuse (cf. schéma, infra let. D). S'agissant de l'emplacement sis sur la parcelle n° 741, le tribunal a constaté, lors de la vision locale, que la route d'accès est bordée d'un trottoir du côté où les places de stationnement sont prévues. La création de places de stationnement à cet endroit impliquerait que les véhicules qui se gareraient dans ces places devraient nécessairement manœuvrer à la hauteur du trottoir et traverser celui-ci pour accéder auxdites places - coupant ainsi la route aux éventuels piétons - et sortir desdites places en marche arrière, avec une visibilité restreinte sur le trottoir et la route. Dans ces conditions, il apparaît que la création de places visiteurs à cet endroit ne permettrait manifestement pas d'améliorer la sécurité du site - au contraire - et qu'elle gênerait au demeurant le trafic, impliquant des manœuvres sur la route, qui constitue l'unique accès au site. En outre, les places projetées seraient tangentes à la couronne du cèdre et proches du séquoia situés de ce même côté de la route, comme constaté lors de l'inspection locale. Au vu de ces éléments, il convient de retenir que la position de l'autorité intimée - selon laquelle l'emplacement choisi sur la parcelle n° 741 ne serait pas adéquat - ne prête pas le flanc à la critique. Ce premier emplacement doit dès lors être écarté. Pour ce qui est de l'emplacement sis sur la parcelle n° 742, l'inspection locale a permis de constater qu'il s'agit d'un espace sis à l'écart du trafic, qui permet de manœuvrer sans mettre les piétons en danger et d'accéder en toute sécurité à la crèche par le chemin piétonnier marqué en gris longeant le bâtiment ECA n° 582a. La création de places de stationnement visiteurs à cet endroit permettrait ainsi de résoudre le problème de sécurité évoqué, en rendant l'accès au site - et en particulier à la crèche - plus sûr. Dans ces circonstances, on retiendra que la décision attaquée - en tant qu'elle refuse d'autoriser les places de stationnement projetées sur la parcelle n° 742 - n'est pas soutenable, en ce sens qu'elle n'accorde pas un poids suffisant à la sécurité des utilisateurs de la crèche. L'autorité intimée l'a du reste implicitement reconnu au cours de la procédure, puisqu'elle a indiqué dans ses dernières déterminations que, pour l'essentiel, les nouvelles places de stationnement devraient être créées entre les bâtiments sis sur les parcelles n os 741 et 742.

ff) Le dossier ne contenant que peu d'informations relatives aux spécificités de la crèche (nombre de places disponibles au sein de celle-ci, nombre d'enfants accueillis, créneaux horaires dans lesquels les parents déposent et viennent rechercher leurs enfants, etc.), le tribunal n'est pas en mesure de réformer la décision attaquée et de statuer sur le nombre de places de stationnement visiteurs à autoriser à l'emplacement retenu sur la parcelle n° 742. Il n'appartient par ailleurs pas à la CDAP d'instruire ce point comme s'il était l'autorité de première instance, de sorte que la cause sera renvoyée à l'autorité intimée afin qu'elle complète l'instruction et qu'elle rende une nouvelle décision dans le sens des considérants.

## **E. 5**

Il découle de ce qui précède que le recours doit être partiellement admis et la décision attaquée annulée, le dossier étant renvoyé à l'autorité intimée pour instruction complémentaire. Compte tenu de l'issue du litige, les recourantes supporteront des frais de justice légèrement réduits (art. 49, 51, 52, 91 et 99 LPA-VD). Les dépens sont compensés (art. 56, 91 et 99 LPA-VD).