

VD_OMNI AC.2019.0295 vom 19. Juni 2020

VD Tribunal cantonal, 2020-06-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2019.0295

FR: VD_OMNI AC.2019.0295 du 19 juin 2020

IT: VD_OMNI AC.2019.0295 del 19 giugno 2020

Regeste

A. _____, B. _____, C. _____, D. _____, E. _____, F. _____/Municipalité d'Yverdon-les-Bains, G. _____, H. _____ | Recours de voisins contre une décision octroyant un permis de construire deux bâtiments à usage mixte artisanal et administratif, avec 55 places de parc sur une parcelle sise dans la zone d'activités. - Grief de non-conformité des bâtiments à l'affectation de la zone d'activités définie par le règlement communal rejeté (consid. 2). - Les places de stationnement à l'air libre sont assimilées aux aménagements extérieurs visés à l'art. 39 LRou auxquels une limite des constructions fixée par un plan communal n'est pas applicable (consid. 3). - Le nombre de places de parc (55) prévu pour les deux bâtiments n'est pas critiquable. Le quartier est doté d'une desserte moyenne (catégorie C), avec des arrêts de deux lignes de bus à proximité directe (consid. 4). - Grievs du non-respect des normes fédérales de protection contre le bruit, en relation avec le trafic supplémentaire induit par le projet rejetés (consid. 5). Rejet du recours.

Erwägungen

E. 1

La décision par laquelle une municipalité lève les oppositions à un projet de construction et délivre le permis de construire peut faire l'objet d'un recours de droit administratif au sens des art. 92 et suivants de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36). Le recours a été déposé en temps utile et il respecte les exigences légales de motivation (art. 95 LPA-VD, art. 79 LPA-VD, par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). La qualité pour recourir est définie à l'art. 75 LPA-VD (par renvoi de l'art. 99 LPA-VD): elle est reconnue à toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente, qui est atteinte par la décision et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (art. 75 let. a LPA-VD; à propos de l'intérêt digne de protection, voir notamment, dans la jurisprudence fédérale, ATF 137 II 40 consid. 2.3). Le propriétaire d'un bien-fonds directement voisin, qui a formé opposition lors de l'enquête publique, a en principe qualité pour recourir lorsqu'il critique notamment les dimensions ou les effets de la construction projetée. En l'occurrence, les recourants, voisins de la parcelle concernée, qui se plaignent des dimensions et de l'impact des bâtiments projetés, remplissent les conditions de l'art. 75 let. a LPA-VD. Il y a donc lieu d'entrer en matière.

E. 2

Y sont également admis, à raison d'un IUS de 0.10, l'activité tertiaire ou l'habitation à condition qu'elles soient compatibles avec les destinations énumérées à l'alinéa 1. Le volume qui en découle est compris dans l'indice de masse. A l'intérieur du secteur compris entre l'avenue de Grandson et la voie CFF, cette disposition n'est pas applicable.

E. 3

Les recourants font valoir que 30 places de stationnement sont implantées au-delà d'une limite des constructions fixée par un plan spécial, le long de la rue de *****. Ces aménagements devraient selon eux respecter la distance minimale à la route prévue par l'art. 37 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01) et l'inscription d'une mention de précarité ne pourrait pas régulariser cet empiètement. a) L'art. 37 al. 1 LRou indique à quelles conditions des dépendances de peu d'importance peuvent être installées au bord des routes. Ces dépendances peuvent, comme du reste les constructions souterraines, être autorisées "à une distance de 3 mètres au moins du bord de la chaussée; l'autorisation est refusée lorsque la sécurité du trafic ou la stabilité de la chaussée l'exigent". Selon la jurisprudence toutefois, la création de simples places ou cases de stationnement prévues dans une limite des constructions peut être autorisée dans le cadre prévu par l'art. 39 al. 1 LRou qui traite des aménagements extérieurs et qui dispose que " des aménagements extérieurs tels que mur, clôture, haie ou plantation de nature à nuire à la sécurité du trafic, notamment par une diminution de la visibilité, ne peuvent être créés sans autorisation sur les fonds riverains de la route ". Les places de stationnement à l'air libre sont donc assimilées aux aménagements extérieurs visés à l'art. 39 LRou (AC. 2016.0344 du 19 février 2018 consid. 5e; AC.2015.0307 du 22 novembre 2016 consid. 10a; AC.2012.0151 du 19 décembre 2012 consid. 4). Une limite des constructions fixée par un plan communal n'est pas applicable aux aménagements extérieurs au sens de l'art. 39 LRou (cf. AC.2019.0070 du 10 juin 2019 consid. 4c/bb; AC.2015.0305 du 26 octobre 2016 consid. 4b). L'art. 8 al. 1 du règlement du 19 janvier 1994 d'application de la loi sur les routes (RLRou, BLV 725.01.1) prévoit, au bord des routes, que "les ouvrages, plantations, cultures ou aménagements extérieurs importants ne doivent pas diminuer la visibilité ni gêner la circulation et l'entretien ni compromettre la réalisation des corrections prévues de la route". En l'espèce, on ne voit pas en quoi les 30 places de parc prévues le long des limites est et sud de la parcelle n° 3619, aménagées perpendiculairement à la rue de ***** , diminueraient la visibilité ou gêneraient la circulation des véhicules privés ou des bus des transports publics, sur cette voie qui n'est pas un axe de transit mais une route de desserte locale d'une zone industrielle. Comme les recourants l'admettent, c'est une voie peu fréquentée. Une partie des places de stationnement n'est du reste pas accessible directement depuis la rue car une bande de verdure les sépare de la voie publique. En définitive, les places de stationnement litigieuses respectent les prescriptions du droit cantonal. L'inscription d'une mention de précarité, prévue dans les conditions du permis de construire, signifie qu'en cas d'expropriation de la bande de terrain longeant la rue de la ***** , pour un éventuel élargissement de cette voie, les propriétaires ne pourraient pas être indemnisés pour la plus-value résultant de l'aménagement des places de stationnement (cf. art. 82 let. a LATC); on ne saurait en déduire que cet aménagement est illégal ni qu'il nécessite une dérogation. Les griefs des recourants à ce propos sont donc mal fondés.

E. 4

Les recourants soutiennent que le nombre de places de stationnement autorisées (55) est insuffisant car, en appliquant la norme VSS SN 640'281, le projet devrait prévoir 80 places. a) L'art. 114 RPGA dispose que le nombre de places de stationnement obligatoire est calculé sur la base des besoins limites déterminés au moyen de la norme VSS en vigueur. Il s'agit en l'occurrence de la norme 40 281 (édition 2019), "Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme". Pour l'industrie et l'artisanat, la norme prévoit (p. 14) comme

"valeur spécifique indicative" par 100 m² de surface brute de plancher (SBP) 1 place pour le personnel et 0.2 pour les visiteurs et les clients; pour l'administration d'industrie, la norme (p. 14) prévoit par 100 m² de SBP 2 places pour le personnel et 0.5 pour les visiteurs et les clients. Le résultat de ce calcul doit être adapté en fonction du type de localisation (proximité des transports publics, notamment) et des conditions locales particulières (p. 16-17); la norme admet la réalisation d'un nombre inférieur de places de stationnement. b) En l'espèce, sur la base de la norme VSS 40 281, le nombre de places de parc, selon la valeur indicative, a été calculé à 77 places (pour une surface [SBP] d'industrie de 1'416.92 m² et une surface administrative [SBP] de 2'337.86 m²). Ce chiffre a été adapté en tenant compte du type de localisation "C" (pour laquelle la norme préconise un taux entre 50% et 70 % de la valeur indicative; cf. p. 16 de la norme VSS); il correspond ici à un nombre de 55 places (environ 72 % de la valeur indicative). Les recourants estiment ce nombre insuffisant. Selon eux, le nombre de places calculé selon la valeur indicative, serait de 80 et non de 77 places. Ils contestent en substance les surfaces déterminantes retenues par les constructeurs, en arguant que les surfaces du 1^{er} étage (mezzanines) n'ont à tort pas été prises en compte dans le calcul. Ils soutiennent encore que le facteur de réduction dépendant de la localisation n'est pas adéquat, le secteur n'étant selon eux pas desservi par les transports publics. En l'espèce, d'après le permis de construire, 31 places de parc sont attribuées au bâtiment A. Dans la mesure où les occupants du bâtiment B ne sont pas encore connus, la municipalité a estimé que le besoin en stationnement devrait être déterminé ultérieurement; elle a toutefois confirmé que les 24 places de parc mentionnées sur le plan des aménagements extérieurs correspondent au besoin en stationnement pour les affectations prévues dans ce second bâtiment. La municipalité a en outre exigé que des places de parc pour des véhicules deux-roues motorisés soient aménagées afin de compléter l'offre en stationnement. Moyennant cela, elle a estimé que le nombre de places était adéquat. Les valeurs indicatives de la norme précitée – 77 places selon les constructeurs, 80 places selon les recourants, soit des nombres quasiment équivalents – sont un premier élément du calcul et sur cette base, il s'agit de déterminer la capacité du parking en tenant compte de la localisation de l'immeuble. La municipalité a produit un plan indiquant, pour tous les quartiers de l'agglomération, le niveau de la qualité de desserte par les transports publics. L'endroit litigieux est doté d'une desserte moyenne (catégorie C), avec des arrêts de deux lignes de bus à proximité directe (ligne 603, 3 bus par heure, et ligne 602, 4 bus par heure). Cette classification n'est en rien critiquable car, contrairement à ce que prétendent les recourants, ce n'est pas la distance jusqu'à la gare CFF qui est déterminante, mais bien la possibilité de se rendre dans le secteur, pendant les heures de travail, par un moyen de transport public. Il faut encore ajouter que la ville se prête bien aux déplacements à vélo. Dans ces conditions, un facteur de réduction significatif pouvait être appliqué, par rapport à la valeur indicative. Ce facteur de réduction n'est pas fixé de manière stricte par la norme VSS. Il ressort du préavis de la DGMR que l'autorité communale aurait pu exiger un nombre encore inférieur de places de stationnement. Le permis de construire, en autorisant 55 places, admet donc un nombre inférieur à celui préconisé par les recourants, mais supérieur à celui recommandé dans le préavis de l'autorité cantonale. Quoi qu'il en soit, la norme à laquelle renvoie l'art. 114 RPGA laisse un certain pouvoir d'appréciation à la municipalité (cf. par exemple arrêts TF 1C_450/2018 du 11 décembre 2019 consid. 3.1.2 et 3.1.3; 1C_419/2015 du 3 octobre 2016 consid. 4.4; cf. aussi AC.2019.0073 du 12 novembre 2019 consid. 9). Il n'a à l'évidence pas été fait un mauvais usage de ce pouvoir d'appréciation dans le cas particulier. Ce grief des recourants est également mal fondé.

E. 5

Les recourants se plaignent ensuite du non-respect des normes fédérales de protection contre le bruit, en relation avec le trafic supplémentaire induit par le projet. Ils estiment qu'un pronostic de bruit aurait dû être effectué. a) Au regard des dispositions de la loi fédérale du

E. 7

octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), les deux bâtiments projetés en zone industrielle (zone d'activités) constituent une installation (cf. art. 7 al. 7 LPE) produisant des immissions de bruit. L'art. 25 al. 1 LPE dispose que des nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les valeurs de planification dans le voisinage; l'autorité qui délivre l'autorisation peut exiger un pronostic de bruit. Pour une installation industrielle ou artisanale, les immissions de bruit extérieur peuvent provenir des machines, de la manutention des marchandises dans les ateliers ou encore du trafic sur l'aire d'exploitation. Elles sont évaluées sur la base de l'annexe 6 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41), où sont fixées les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers. Comme les bâtiments litigieux sont destinés à être occupés durant la journée (entre 7 h et 19 h), il suffit de déterminer si les valeurs de planification pour le jour peuvent être respectées. Elles sont fixées à 55 dB(A) pour la zone résidentielle où se trouvent les maisons de la plupart des recourants (DS II), et à 60 dB(A) pour la zone d'activités (DS III, parcelle n° 2559 du dernier recourant). Les recourants ne prétendent pas que les bruits produits dans les locaux (machines, manutention) seraient excessifs, la qualité de l'isolation phonique des bâtiments n'étant pas mise en cause; leurs griefs visent uniquement le bruit du trafic sur l'aire d'exploitation (cf. ch. 1 al. 1 let. c de l'annexe 6 OPB), causé par les véhicules des entreprises, des employés et des clients utilisant les places de stationnement. Or selon l'expérience de la Cour et compte tenu des critères fixés pour la détermination du niveau L_r pour le bruit de l'industrie, des arts et métiers et autres bruits semblables (durée journalière moyenne de la phase de bruit, facteurs de correction de niveau, etc), il est clair que la circulation des véhicules sur la parcelle, rejoignant et quittant les places de stationnement – même si certains d'entre eux font davantage que deux mouvements quotidiens –, ne provoque pas des immissions dépassant 55 dB(A) de jour dans les maisons de la zone résidentielle voisine (l'aire d'exploitation est à une distance comprise entre 30 et 100 m de ces maisons), ni 60 dB(A) de jour dans la maison sur la parcelle n° 2559. Il est très fréquent, dans un contexte urbain, qu'un quartier résidentiel se trouve à proximité de bâtiments commerciaux, artisanaux ou industriels dotés d'un parking à l'air libre de 55 places; on peut affirmer, dans une telle situation, que le risque de dépassement des valeurs de planification de jour est pratiquement exclu, en ce qui concerne le bruit du trafic sur l'aire d'exploitation. Aussi l'autorité – en l'occurrence la municipalité d'une ville, dont le service technique traite de nombreux dossiers comparables – peut-elle statuer sans requérir du constructeur qu'il présente un pronostic de bruit (ATF 137 II 30 consid. 3.4; arrêt TF 1C_80/2017 du 20 avril 2018 consid. 4.1 et les références). En résumé, le permis de construire ne viole pas l'art. 25 al. 1 LPE. b) Les recourants se plaignent par ailleurs de l'augmentation du trafic, et par conséquent du bruit, sur les routes desservant la zone d'activités. La limitation de ces immissions de bruit fait l'objet d'une norme spéciale, l'art. 9 OPB, qui dispose que l'exploitation d'installations fixes nouvelles ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission

consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b). Dans cette hypothèse, les immissions de bruit sont déterminées selon les prescriptions de l'annexe 3 de l'OPB (bruit du trafic routier) et ce ne sont pas les valeurs de planification, mais bien les valeurs limites d'immission (VLI) qui doivent en principe être respectées (de jour, 60 dB(A) dans la zone résidentielle et 65 dB(A) dans la zone d'activités). L'établissement d'un pronostic de bruit spécifique n'est pas nécessaire car on peut se fonder sur les données du cadastre du bruit routier (cf. art. 37 OPB – ces données figurent sur les plans du guichet cartographique cantonal). En l'occurrence, le long des routes proches des habitations des recourants, le cadastre du bruit indique des niveaux Lr inférieurs à 50 dB(A). L'utilisation accrue de ces rues, après la construction des bâtiments litigieux et de leurs places de stationnement, n'est à l'évidence, selon l'expérience de la Cour, pas de nature à augmenter les immissions de bruit de plus de 10 dB(A), pour dépasser les VLI, dans les maisons des recourants – même si, comme les recourants le prétendent, le trafic induit supplémentaire serait d'au moins 300 véhicules par jour. C'est bien l'art. 9 let. a OPB qui s'applique en l'occurrence, et non pas l'art. 9 let. b OPB, et ses exigences sont remplies. Une expertise est donc superflue, de même qu'une inspection locale, la situation ressortant suffisamment clairement du dossier. Il s'ensuit que les griefs de violation du droit fédéral de la protection de l'environnement sont mal fondés. 6. Il résulte des considérants que le recours, entièrement mal fondé, doit être rejeté. Cela entraîne la confirmation de la décision attaquée. Les recourants, qui succombent, supporteront les frais de justice (art. 49 LPA-VD). La municipalité et les constructeurs, tous deux assistés d'un avocat, ont droit à des dépens, à la charge des recourants (art. 55 LPA-VD).

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