

VD_OMNI AC.2020.0283 vom 28. Januar 2022

VD Tribunal cantonal, 2022-01-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2020.0283

FR: VD_OMNI AC.2020.0283 du 28 janvier 2022

IT: VD_OMNI AC.2020.0283 del 28 gennaio 2022

Regeste

A. _____/Municipalité de Chavannes-des-Bois, B. _____, C. _____, D. _____, E. _____ | Permis de construire refusé par la municipalité au motif principal que les projets successifs (l'un mis à l'enquête publique en novembre 2018, l'autre résultant de plans modifiés adressés à la municipalité en juillet 2020) ne proposaient pas de solution acceptable concernant les places de stationnement pour véhicules. Recours du constructeur. Déterminations des opposants et de la municipalité. Recours partiellement admis: si le projet modifié (plans de 2020) semble effectivement ne pas offrir suffisamment de places de parc au regard de la réglementation communale applicable (qui l'emporte en l'espèce sur les normes VSS), l'examen du projet mis à l'enquête en 2018 (qui comporte quatre places de stationnement supplémentaires) paraît en revanche conforme aux dispositions législatives et réglementaires, l'aménagement de couverts à voitures dans les espaces réglementaires ne pouvant d'emblée être exclu. Décision annulée en tant qu'elle concerne l'examen du projet selon les plans de 2018, le dossier étant renvoyé à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelle décision.

Erwägungen

E. 1

La voie du recours de droit administratif, au sens des art. 92 ss de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), est ouverte contre une décision d'une municipalité refusant de délivrer un permis de construire dans la procédure régie par les art. 103 ss LATC. Interjeté en temps utile par le propriétaire de la parcelle sur laquelle devrait être réalisé le projet litigieux, le recours satisfait en outre aux conditions formelles prescrites (art. 75 let. a, 79, 95 et 99 LPA-VD), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Le recourant sollicite la tenue d'une inspection locale et l'audition de l'auteur d'une étude produite au sujet des places de stationnement. a) La procédure administrative est en principe écrite (art. 27 al. 1 LPA-VD). Lorsque les besoins de l'instruction l'exigent, l'autorité peut tenir audience (art. 27 al. 2 LPA-VD). Le droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend le droit pour l'intéressé de produire des preuves et d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre. Toutefois, l'autorité peut mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a acquis la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 145 I 73 consid. 7.2.2.1; 140 I 285 consid. 6.3.1; 138 III 374 consid. 4.3.2; 136 I 229 consid. 5.3; cf. aussi arrêts TF

6B_1155/2015 du 14 mars 2016 consid. 2.2; 1C_608/2014 du 3 septembre 2015 consid. 2.1). b) In casu, les questions à trancher relèvent principalement de l'application et de l'interprétation juridique des dispositions légales et réglementaires en cause de sorte que l'inspection locale n'apportera pas d'élément déterminant. L'étude du bureau G. _____ a été versée au dossier par le recourant dès le dépôt de son recours et a pu faire l'objet d'une lecture attentive de la part des membres de la cour, de sorte que l'audition de son auteur ne paraît pas nécessaire. Le dossier est suffisamment complet pour permettre au tribunal de statuer sans plus ample instruction; il n'y a pas lieu de donner suite aux requêtes du recourant tendant à la tenue d'une inspection locale et à l'audition de l'auteur de l'étude produite.

E. 3

Ils peuvent également contenir d'autres dispositions en matière d'aménagement du territoire et de restriction du droit à la propriété, pour autant qu'elles ne soient pas contraires à la loi et au plan directeur cantonal. Ils prévoient en particulier des références aux normes professionnelles en matière de stationnement. Ils prévoient, notamment, des places de sport, de jeu ou de loisirs suffisantes, en particulier pour les enfants.

E. 4

Dans l'élaboration et l'application des plans d'affectation, la municipalité favorise le recours aux transports publics.

E. 4.1

Les bâtiments peuvent être implantés soit en ordre contigu, soit en ordre non contigu. [...]

E. 4.2

Le respect des fronts d'implantation obligatoires mentionnés sur le plan est impératif sous réserve d'éléments architecturaux qui peuvent être implantés en avant ou en arrière de ceux-ci.

E. 4.3

Les orientations prioritaires des bâtiments principaux mentionnés sur le plan constituent un principe qui doit être respecté sous réserve d'une légère tolérance lors de l'implantation de toute nouvelle construction.

E. 4.4

Pour chaque aire d'affectation, les distances "d" et "D" mesurées conformément au règlement général sont les suivantes: distance des limites du bien-fonds:

d = 3.00 m distance minimum à respecter entre bâtiments distincts implantés sur le même bien-fonds: D = 6.00 m [...]" Cet art. 4 du règlement du PPA "Village" n'a pas à s'appliquer dans l'examen de l'implantation des couverts à voiture du projet litigieux, lesdits couverts n'étant pas des bâtiments au sens de la législation cantonale ou communale sur les constructions. La limite de 3 m de l'art. 4.4 ne joue dès lors aucun rôle dans l'appréciation des couverts prévus par le projet litigieux. Il résulte clairement des plans du 7 août 2018 que deux couverts à voiture empièteraient cas échéant sur la limite des constructions. Se pose par conséquent la question de savoir si de tels couverts peuvent prendre place dans les espaces réglementaires. b) L'art. 39 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; BLV 700.11.1) prévoit qu'à défaut de dispositions communales contraires, les municipalités peuvent autoriser la

construction de dépendances de peu d'importance, dont l'utilisation est liée à l'occupation du bâtiment principal, dans les espaces réglementaires entre bâtiments ou entre bâtiments et limites de propriété (al. 1). L'al. 2 de cette disposition précise que, par dépendances de peu d'importance, on entend des constructions distinctes du bâtiment principal, sans communication interne avec celui-ci et dont le volume est de peu d'importance par rapport à celui du bâtiment principal, telles que pavillons, réduits de jardin ou garages particuliers pour deux voitures ou plus. Enfin, l'al. 3 mentionne que ces règles sont également valables pour d'autres ouvrages que des dépendances proprement dites, notamment pour des places de stationnement à l'air libre. Dans l'appréciation du critère du "volume de peu d'importance" au sens de l'art. 39 al. 2 RLATC, ce qui est décisif est le rapport de proportionnalité entre le bâtiment principal et la dépendance projetée; il n'y a pas de normes chiffrées absolues, car les situations doivent être appréciées au cas par cas, ce qui laisse à l'autorité compétente une certaine marge dans l'interprétation de cette notion juridique indéterminée. Il résulte cependant de la jurisprudence de la CDAP qu'un couvert à voitures ■ qui n'équivaut pas à un garage – peut constituer une dépendance au sens de l'art. 39 RLATC et partant être érigé en empiétant sur la limite des constructions (cf. arrêts CDAP AC.2017.0137 du 4 mai 2018 consid. 2; AC.2016.0162 du 1^{er} mai 2017 consid. 5c; AC.2015.0022 du 26 octobre 2015 consid. 4; voir aussi un arrêt plus ancien TF 1 C_387/2009 du 6 avril 2010 consid. 4.2, confirmé sur ce point dans l'arrêt 1C_419 et 469/2015 du 3 octobre 2016 consid. 7). Dans le cas particulier, les deux couverts à voiture prévus sur les plans du 7 août 2018, entre la route de la Branvaude et l'immeuble n° ECA 75a, représentent chacun une surface au sol d'environ 25 m² ce qui, au regard des 380 m² au sol de bâtiments d'habitation devant accueillir trois logements, n'est pas disproportionné; l'examen des volumes en cause (733.8 m³ pour le bâtiment existant et 1252.3 m³ pour le nouveau bâtiment) ne devrait pas conduire à un résultat différent. Les couverts à voiture ne semblent fermés sur aucun côté et ne paraissent pas permettre une communication interne avec les habitations. La municipalité, à tort, n'a pas examiné s'ils se trouvaient dans un rapport de proportionnalité acceptable avec les bâtiments, ce qui semble être le cas. C'est ainsi de manière erronée que la municipalité a considéré que ces couverts n'étaient pas conformes aux dispositions législatives et réglementaires. Par surabondance, le tribunal relève que le RGATC comprend un art. 4.8 intitulé "Empiètements" qui dispose ce qui suit: "Les parties de bâtiments non fermées, par exemple: avant-toits, balcons, loggias, terrasses et les constructions assimilables aux aménagements extérieurs peuvent empiéter sur les espaces de non bâtir d'un bien-fonds. Sous réserve de convention, les parties saillantes d'une construction, peuvent empiéter sur le domaine public communal pour autant que l'usage de cette surface n'en soit pas réduit. Les dispositions de la loi cantonale sur les routes et la législation forestière sont réservées." L'art. 4.8 RGATC n'est manifestement pas contraire à l'art. 39 RLATC. S'il ne mentionne pas expressément les places de parc ni les couverts à voiture, il désigne en revanche les "constructions assimilables aux aménagements extérieurs" qui englobent vraisemblablement l'aménagement de places de stationnement pour véhicule. Cette disposition réglementaire autorise en principe les aménagements sur les espaces réglementaires, tout en réservant les dispositions de la loi sur les routes. Ainsi, il résulte de ce qui précède que c'est bien seul l'art. 37 LRou ■ et la limite de 3 mètres depuis le bord de la chaussée qu'il impose ■ qui doit être pris en considération dans l'examen du projet de places de stationnement soumis à la municipalité par le recourant. c) Pour refuser le permis de construire, la municipalité se réfère également à l'art. 8.4 al. 3 RGATC dont on rappelle qu'il prévoit que " sous réserve de convention, une partie des cases nécessaires peut

être exceptionnellement implantée en empiètement sur la limite des constructions fixée le long du domaine public communal ". La décision attaquée fait valoir cette disposition réglementaire en lien avec le projet "réduit" à cinq places de parc du 20 juillet 2020, mais elle s'y réfère implicitement aussi dans l'examen des couverts à voiture du projet d'août 2018. L'art. 8.4 al. 3 RGATC ne saurait être considéré comme une "disposition communale contraire" limitant la référence à l'art. 39 al. 2 RLATC précité dans le cas d'espèce. En effet, dans un cas comme dans l'autre, l'autorité municipale dispose du pouvoir d'apprécier la situation et d'autoriser une construction de peu d'importance dans les espaces réglementaires, pour autant que les dispositions impératives de la loi sur les routes soient respectées. Dans sa demande de permis de construire, le recourant n'a probablement pas expressément requis une "autorisation exceptionnelle" au sens de l'art. 8.4. al. 3 RGATC, mais la municipalité, dans la décision entreprise, n'a pas motivé son refus à cet égard de manière explicite ni convaincante. Au reste, l'articulation entre le texte de l'art. 8.4 al. 3 RGATC et celui de l'art. 4.8 RGATC précité n'est pas claire et il conviendrait que l'autorité municipale prenne en considération l'ensemble des dispositions règlementaires applicables à la situation d'espèce. De plus, s'agissant de la convention mentionnée à l'art. 8.4 al. 3 RGATC, il paraît utile de préciser qu'il ne s'agit pas d'un pur accord synallagmatique conclu entre un constructeur et l'autorité municipale, mais bien plutôt d'une convention dite de précarité similaire à celle des art. 82 LATC ainsi que 38 et 54 al. 4 LRou. La commune, lorsqu'un projet de construction ou d'aménagement est autorisé en bordure de route en empiètement sur les limites de construction, n'a alors pas le choix de conclure une convention, mais bien le devoir de le faire. Le but des conventions de précarité est d'éviter que, si la corporation publique doit acquérir à l'avenir l'immeuble voisin de la route, par exemple pour élargir la route, construire un trottoir ou une piste cyclable, elle soit astreinte à payer une indemnité supérieure à cause des travaux dérogeant aux restrictions; ainsi, l'indemnisation ne tiendra pas compte des aménagements réalisés en empiétant sur les limites de construction, l'attention des constructeurs ayant été attirée, au moment de l'autorisation de construire, sur le caractère potentiellement précaire de la construction qui n'engendrerait aucune indemnisation en cas de démolition ultérieure liée aux besoins de la collectivité publique (cf. Benoît Bovay/Raymond Didisheim/Denis Sulliger/Thierry Thonney, Droit fédéral et vaudois de la construction, 4^{ème} éd., Lausanne 2010, n. 2 ad art. 82 LATC; cf. aussi Etat de Vaud, Département des travaux publics, Service des routes, Service des bâtiments et Service de l'aménagement du territoire, Lausanne, 1981, Directives pour l'établissement des plans fixant les limites des constructions, spéc. p. 3 et 4). Ainsi, dans le cas d'espèce, la municipalité refuse l'octroi du permis au motif qu'aucune convention n'a été conclue, ce qui serait inacceptable. Or, il lui appartenait d'examiner au regard des dispositions légales et réglementaires topiques, si les places de stationnement projetées (avec ou sans couvert) pouvaient être autorisées au regard du type d'aménagement et des espaces réglementaires concernés et, dans l'affirmative, il lui revenait d'élaborer une convention de précarité tenant compte de ces aménagements. La décision attaquée est dès lors erronée sur ce point aussi et ne saurait être confirmée. d) En dernier lieu, la municipalité se réfère à l'art.

E. 5

Pour les installations à forte fréquentation, l'accessibilité par les transports publics doit être garantie.

E. 6

Les bâtiments et installations à forte génération de trafic de marchandises sont raccordés au rail.

E. 7

Les alinéas 5 et 6 ne s'appliquent qu'aux constructions nouvelles et pour autant que le raccordement soit techniquement possible, raisonnable et sans frais disproportionnés." L'art. 40a RLATC prévoit ce qui suit: " 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. 2 A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés. 3 Si les conditions locales le permettent, les places de stationnement sont perméables." Sur le territoire de la commune de Chavannes-des-Bois, les exigences en matière de places de stationnement sont posées par l'art. 8.4 RGATC, dont la teneur est la suivante: "Toute construction générant du trafic automobile est pourvue de places de stationnement pour véhicules réservées à ses usagers. Le nombre de cases nécessaires est calculé sur la base de la norme 641.000 de l'Union des professionnels suisses de la route. Pour les bâtiments d'habitation, dans la règle: - 3 cases par logement dont une case réservée aux visiteurs. Dans la règle, le 50 % au moins des cases nécessaires aux réalisations privées sont situées dans des garages ou sous des couverts. Sous réserve de convention, une partie des cases nécessaires peut être exceptionnellement implantée en empiètement sur la limite des constructions fixée le long du domaine public communal." b) L'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS a élaboré plusieurs normes en relation avec le stationnement, en particulier la norme VSS-SN 640 280, intitulée " Stationnement, Bases " (état au 1^{er} décembre 2013) et la norme VSS-SN 40 281 (auparavant 640 281), intitulée " Stationnement, Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme " (état au 31 mars 2019). La norme VSS-SN 40 281 prévoit, sous lettre D, chiffre 9, l'offre de cases de stationnement pour toutes les affectations au logement en ces termes: "9. Affectations au logement 9.1 Cas normal L'offre en cases de stationnement à mettre à disposition correspondra aux valeurs indicatives suivantes pour le cas normal - pour les habitants 1 case de stationnement par 100 m² de SBP ou 1 case de stationnement par appartement - pour les visiteurs, il faut ajouter 10% du nombre de cases de stationnement pour les habitants Le nombre de cases de stationnement établi avec ces valeurs indicatives correspond en règle générale à l'offre nécessaire, indépendamment du type de besoin. 9.2 Cas spéciaux Des valeurs indicatives inférieures peuvent être utilisées pour des cas spéciaux tels que les logements pour personnes âgées et les foyers d'étudiants. 9.3 Règle d'arrondissement Ce n'est qu'à la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, qu'interviendra l'arrondissement du nombre de cases de stationnement à l'entier supérieur. 9.4 Conditions locales particulières Il peut être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives ci-dessus afin de tenir compte de conditions locales particulières ou de formes spéciales de logement (p.ex. habitat sans voiture)." c) Dans le cas d'espèce, à teneur de l'art. 8.4 RGATC, le nombre de places de stationnement par logement est de trois, dont deux au moins couvertes. Le projet du constructeur prévoyant la rénovation du bâtiment d'habitation existant et la création d'un nouveau bâtiment accueillant deux logements, comprenait l'aménagement de neuf places de stationnement, dont cinq couvertes. Selon les normes VSS et en particulier la norme VSS-SN 40 281, le nombre de places de stationnement à prévoir serait fonction de la surface brute de plancher. Le projet mis à l'enquête en 2018 mentionnait un total de surfaces brutes de plancher de 380 m² (151 m²

pour le bâtiment n° ECA 75a et 229 m² pour le nouveau bâtiment d'habitation), ce qui impliquerait l'aménagement de cinq places de parc (quatre places pour les habitants et une pour les visiteurs, en arrondissant les valeurs). Il convient de souligner que, depuis le dépôt des plans pour la mise à l'enquête publique en 2018, le constructeur a procédé à des travaux d'aménagement dans l'immeuble d'habitation existant et n'a pas mis à jour les plans qui ont fait l'objet de l'examen pour le refus du permis de construire, de sorte que la détermination des surfaces brutes de plancher n'est probablement pas exacte. Le projet mis à l'enquête publique en 2018 prévoyait neuf places de parc dont cinq couvertes, ce qui correspondait en nombre aux exigences de l'art. 8.4 RGATC. La problématique de la situation de chaque place sera abordée ci-dessous (cf. consid. 4). Compte tenu des oppositions formées et des discussions qui ont eu lieu dans le cadre de la séance de conciliation de janvier 2019, le recourant a mis son projet en suspens; il a ensuite déposé des plans modifiés en date du 21 juillet 2020, ramenant le nombre de places de stationnement à cinq, en se référant à l'étude sollicitée d'un bureau d'ingénieurs en trafic et mobilité qui se fonde exclusivement sur les normes VSS, lesquelles l'emporteraient sur la réglementation communale. On relève en passant que les plans de juillet 2020 ne permettent pas de déterminer si et, cas échéant, quelles places seraient couvertes. d) Dans un arrêt du 6 janvier 2021 (AC.2019.0060), la CDAP a soumis à la procédure de coordination prévue par l'art. 34 ROTC la question de l'articulation entre les normes VSS et les réglementations communales traitant des exigences relatives aux places de stationnement, à la lumière des art. 24 al. 3 LATC et 40a RLATC. A cette occasion, la CDAP a confirmé l'arrêt rendu le 4 novembre 2010 (AC.2009.0064) qui retenait que l'art. 40a RLATC ne reposait pas sur une base légale, l'art. 47 aLATC ne constituant pas une base légale suffisante. Après avoir constaté que l'art. 24 al. 3 LATC avait remplacé l'art. 47 aLATC tout en ayant la même portée, le tribunal a retenu en définitive ce qui suit au considérant 4 de son arrêt: "L'art. 24 al. 3 LATC se limite à prévoir l'obligation, pour les communes, de faire référence aux normes VSS en matière de stationnement. A l'instar de l'art. 47 aLATC, cette disposition définit le contenu des plans d'affectation et de leurs règlements. Elle ne confère aucune compétence législative au Conseil d'Etat de poser des exigences matérielles en matière de places de stationnement. L'art. 24 al. 3 LATC ne constitue ainsi pas une base légale suffisante pour l'art. 40a RLATC." Le recourant n'expose aucun motif convaincant de s'écarter de cette jurisprudence désormais claire. Il soutient à tort que l'art. 40a RLATC, et partant les normes VSS, devraient l'emporter sur la réglementation communale en invoquant l'évolution du cadre normatif depuis l'adoption du règlement. Comme cela a déjà été jugé dans l'arrêt AC.2019.0060, en conformité avec la jurisprudence du Tribunal fédéral, les autorités communales bénéficient d'une liberté d'appréciation particulière dans l'interprétation de leur règlement en matière de police des constructions et apprécient les circonstances locales; l'autorité de recours contrôle cette appréciation avec retenue (cf. art. 3 al. 2 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire: LAT; RS 700). Dans la mesure où la décision communale repose sur une appréciation soutenable des circonstances pertinentes et que celle-ci est dûment motivée, la juridiction de recours doit la respecter. Au demeurant, dans le cas particulier, l'autorité intimée a précisé dans ses écritures qu'aucune procédure de révision de sa réglementation n'était en cours, ni même envisagée. e) C'est ainsi à juste titre que la municipalité s'est référée à l'art. 8.4 RGATC pour examiner la conformité du projet du recourant en matière d'offres de places de stationnement. Le projet modifié n'en propose que cinq, ce qui est manifestement insuffisant au regard de la réglementation communale. La municipalité a clairement exposé qu'elle avait toujours appliqué rigoureusement l'art. 8.4

RGATC et n'entendait pas s'en écarter dans le cas d'espèce nonobstant les résultats auxquels pourrait conduire l'application des normes VSS. La décision entreprise ne prête pas le flanc à la critique lorsqu'elle considère que le projet qui prévoit cinq places de stationnement n'est pas conforme aux règlements communaux et le recours doit être rejeté sur ce point. 4. Le recourant laisse entendre qu'il soumet à l'examen du tribunal le projet refusé tant sous l'angle des plans mis à l'enquête en 2018 qu'au regard des modifications apportées en juillet 2020. Il convient dès lors de déterminer si le projet aurait dû être autorisé avec les neuf places de stationnement mises à l'enquête initialement, quand bien même le recourant a successivement annoncé y renoncer et le remplacer par le projet de juillet 2020. a) Pour justifier le refus du permis de construire au regard des plans datés du 7 août 2018 mis à l'enquête publique du 30 octobre au 29 novembre 2018, la municipalité invoque le fait que les couverts à voiture prévus, sans convention avec la commune, empiéteraient sur la limite des constructions en violation de l'art. 4.4 du règlement du PPA "Village" et de l'art. 7 RLrou. Le PPA "Village" du 11 août 2004 prévoit effectivement, sur la parcelle n° 114, une limite des constructions, que l'architecte du recourant avait correctement reportée sur les plans du 7 août 2018 mis à l'enquête. Cette limite des constructions, sur la parcelle n° 114, tient compte de la distance à respecter avec le bord de la chaussée telle qu'elle est prévue par l'art. 7 RLrou qui dispose que " les constructions s'ouvrant directement sur la route telles que garages, dépôts, etc., seront implantées à 5 mètres au moins du bord de la chaussée et du trottoir ". L'art. 7 RLrou a pour but de préciser l'art. 37 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou; BLV 725.01), dont le texte est le suivant: "Art. 37 b) Constructions souterraines et dépendances de peu d'importance 1 A défaut de plan fixant la limite des constructions souterraines, l'autorité compétente peut autoriser celles-ci ainsi que les dépendances de peu d'importance 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. 2 [...] 3 Le règlement d'application peut prévoir des distances plus élevées pour des installations particulières, telles que les garages s'ouvrant sur la voie publique." Le projet litigieux prévoit l'implantation de couverts à voiture, et non de garages, en empiétant sur la limite des constructions; en outre, il n'est pas prévu d'ouverture sur la voie publique. L'art. 7 RLrou n'est par conséquent d'aucune utilité pour l'examen de la situation en cause, seul l'art. 37 LRou ■ qui impose une limite de 3 mètres par rapport au bord de la chaussée ■ devant être respecté dans le cas d'espèce. De même, contrairement à ce que mentionne la décision municipale entreprise, la référence à l'art. 4.4 du règlement du PPA "Village" est inadéquate. En effet, l'art. 4 du règlement du PPA "Village" se lit comme suit: "4. IMPLANTATION

E. 7.1

Le traitement des surfaces libres de construction revêt une grande importance pour la mise en valeur du caractère spécifique de la localité. Dès lors, un soin particulier doit être apporté à la réalisation des aménagements extérieurs qui font partie intégrante de tout projet de construction et de transformation. Il importe en particulier de traiter: - des relations à établir entre les surfaces publiques et privées - [...]" A cet égard, la décision attaquée mentionne de manière succincte qu'en l'espèce le traitement des aménagements extérieurs, " qui consiste à aménager des places de parc parallèlement à la route de la Branvaude, laisse à désirer et ne constitue pas une relation de qualité entre l'espace privé et l'espace public ". Cette motivation pour le moins sommaire semble se référer au projet de places de stationnement tel qu'il résulte des plans du 20 juillet 2020; en effet, sur les plans du 7 août 2018, les couverts à voiture ne sont pas prévus purement et simplement parallèlement à la route de

Branvaude, mais plutôt par groupe de deux places au sud-ouest et au nord-ouest du bâtiment ECA n° 75a. Manifestement, ce premier projet n'a pas fait l'objet d'un examen par la municipalité sous l'angle de l'art. 7.1 du règlement du PPA "Village". Le moment venu, il conviendra que la municipalité développe quelque peu sa motivation, si elle devait ne pas trouver satisfaisante l'implantation proposée pour les couverts à voiture. e) En définitive, le recours doit être admis s'agissant de l'examen du projet tel que résultant des plans du 7 août 2018. La municipalité a en effet restreint son examen à la question de la conformité des places de parc et, parvenue à la conclusion que le projet n'était pas admissible de ce point de vue, n'a pas examiné plus avant le reste du dossier mis à l'enquête publique. Dans la mesure où l'autorité intimée a considéré à tort que l'aménagement des couverts à voiture ne pouvaient pas être autorisé, il se justifie d'annuler sa décision à cet égard et de lui renvoyer le dossier pour qu'elle reprenne l'examen complet du projet, y compris s'agissant de l'élaboration d'une convention de précarité. La municipalité pourra requérir du constructeur qu'il dépose des plans mis à jour tenant compte des travaux intérieurs effectués en 2019. S'agissant des places de stationnement, le tribunal relève que, dans la synthèse CAMAC n° 179897, la Direction générale de la mobilité et des routes n'avait pas fait de remarque particulière concernant les couverts à voiture, mais avait en revanche mentionné que " l'usage, la localisation et l'accessibilité aux places de parc, notamment aux trois places longitudinales, semblaient particulièrement précaires et nécessitaient quelques précisions. "

5. Il résulte de ce qui précède que le recours doit être partiellement admis, la décision attaquée, en tant qu'elle concerne l'examen du projet selon les plans du 7 août 2018, devant être annulée. Le dossier sera renvoyé à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelle décision. Aucune des parties à la présente cause ne succombant ni ne l'emportant pleinement, l'émolument judiciaire ■ légèrement réduit pour tenir compte de l'absence d'inspection locale ■ sera réparti entre toutes les parties à parts égales (art. 49 al. 1 et 51 LPA-VD). Toutes les parties étant assistées d'un mandataire professionnel, il se justifie de compenser les dépens (art. 55 al. 1 et 56 al. 2 LPA-VD).

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