

# VD\_OMNI AC.2021.0271 vom 30. Mai 2022

VD Tribunal cantonal, 2022-05-30, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2021.0271](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2021.0271)

FR: VD\_OMNI AC.2021.0271 du 30 mai 2022

IT: VD\_OMNI AC.2021.0271 del 30 maggio 2022

## Regeste

A. \_\_\_\_\_ /Municipalité de Montreux, Direction générale du territoire et du logement,  
B. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_ | Rejet du recours formé contre le permis de construire une  
plateforme destinée à servir de place de stationnement pour un petit véhicule. Cet  
aménagement n'engendrera pas de risque particulier du point de vue de la sécurité routière  
ou celle des piétons (consid.4) ni de préjudice pour le voisin (consid.5).

## Erwägungen

### E. 1

La décision par laquelle une municipalité lève les oppositions à un projet et délivre le permis de construire peut faire l'objet d'un recours de droit administratif au sens des art. 92 ss de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36). La qualité pour recourir est définie à l'art. 75 LPA-VD (par renvoi de l'art. 99 LPA-VD): selon la lettre a de cet article, elle est reconnue à toute personne 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. 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 (cf. notamment arrêt CDAP AC.2020.0291 du 17 février 2022 consid. 1). Le recourant remplit ces conditions. Le recours a été déposé en temps utile (art. 95 LPA-VD) et il respecte les exigences légales de motivation (art. 79 LPA-VD, par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). Il y a donc lieu d'entrer en matière.

### E. 2

La modification de l'avant-toit - qui a déjà été réalisée – a été régularisée par le permis de construire du 18 octobre 2019, qui est entré en force. Le recours du 5 novembre 2019 (AC.2019.0345) ne demandait en effet pas l'annulation de cette décision. En l'état, seul demeure litigieux l'aménagement de la plateforme destinée à servir de place de stationnement.

### E. 2.30

m et une largeur d'environ 1.70 m. Ce véhicule est figuré sur le plan d'exécution: on constate que la plateforme est bien dimensionnée pour ce petit véhicule, avec une longueur de 3 m et une largeur d'environ 2 m à l'arrière (près du garde-corps), et d'au moins 2.40 m ensuite. Pour la municipalité, ces dimensions correspondent globalement aux prescriptions de la norme VSS précitée. Cela permet quoi qu'il soit des manœuvres, de parage et de sortie, sans risques pour les autres usagers de la route communale, singulièrement pour le recourant. Au surplus, le véhicule garé n'empiète pas sur le domaine public et il ne rend pas plus difficile le passage d'autres automobiles. L'octroi du permis de construire résulte d'un

exercice correct du pouvoir d'appréciation de la municipalité. Les griefs du recours sont donc mal fondés.

### **E. 3**

du plan des zones réservées, mis à l'enquête publique en avril 2021 et adopté par le conseil communal le 2 mars 2022 – cf. [www.montreux.ch/travaux-et-urbanisme/urbanisme/zones-reservees](http://www.montreux.ch/travaux-et-urbanisme/urbanisme/zones-reservees) ).

### **E. 4**

Le recourant fait valoir que la création de cette place de parc en bordure d'une route exigüe doit être interdite pour des raisons de sécurité. Il estime que l'espace créé ne serait pas suffisant pour y stationner un véhicule, même de petites dimensions. a) L'art. 32 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01) prévoit que l'aménagement d'un accès privé à une route communale est soumis à une autorisation délivrée par la municipalité (al. 1). Il s'agit en l'occurrence d'une composante du permis de construire. Selon l'art. 32 al. 2 LRou, l'autorisation n'est donnée que si l'accès est indispensable pour les besoins du fonds, s'il correspond à l'usage commun de la route, en particulier s'il n'en résulte pas d'inconvénient pour la fluidité ou la sécurité du trafic, et si l'accès envisagé s'intègre à l'aménagement du territoire et à l'environnement. Il convient de prendre en considération, dans l'interprétation des exigences de l'art. 32 al. 2 LRou, la garantie constitutionnelle de la propriété. Le refus d'aménager un accès constitue une restriction à l'usage du droit de propriété garanti par l'art. 26 Cst.. Le refus d'autoriser un accès doit donc, en vertu de l'art. 36 al. 2 et al. 3 Cst., être justifié par un intérêt public et proportionnée au but visé (AC.2020.0115 du 27 janvier 2021; AC.2018.0403 du 26 juin 2019 consid. 2b). L'intérêt du propriétaire foncier doit généralement être mis en balance avec l'intérêt à garantir la sécurité du trafic (et des piétons); dans cette pesée des intérêts, la municipalité jouit d'un important pouvoir d'appréciation (AC.2020.0291 du 17 février 2022 consid.14d; AC.2020.0115 du 27 janvier 2021). b) Dans le cas particulier, en répondant aux arguments du recourant, la municipalité relève que la création de la place de stationnement litigieuse, comportant l'aménagement d'un nouvel accès privé à une route communale (puisque, actuellement, il n'est pas possible de pénétrer sur la parcelle avec un véhicule), respecte les normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS), en particulier la norme 40 273a (" Carrefours, conditions de visibilité", étant précisé qu'un accès riverain est assimilé à un carrefour, quant aux exigences de la sécurité routière – cf. norme VSS 40 050). A ce propos, cette autorité explique que la norme impose une visibilité suffisante au sortir de l'espace de stationnement, en se plaçant à la hauteur des yeux du conducteur. Les vérifications effectuées sur place par le service technique communal ont permis de constater qu'avec la déclivité de la rue, la visibilité était assurée de manière suffisante au sortir de la plateforme (réponse, p. 4). Il a été constaté, lors de l'inspection locale, que la route communale "Côte-de-Pallens" était étroite et raide (pente effective de 23,5% à la hauteur de la place de stationnement prévue) et que la conduite d'un véhicule automobile sur le tronçon menant au hameau du Chêne, en contrebas (quelques dizaines de mètres), ne pouvait se faire qu'à vitesse réduite, donc en principe sans danger pour les piétons empruntant également ce tronçon. Comme la Côte-de-Pallens ne peut pas être utilisée comme voie de transit à cause d'une barrière – que les services d'urgence peuvent cependant ouvrir en cas d'intervention –, la probabilité que deux véhicules se trouvent simultanément sur le court tronçon menant à la plateforme litigieuse, est très faible, étant précisé que les seules places de stationnement aménagées en amont sont celles de la villa du recourant. Il convient

encore de noter qu'il est prévu d'engager le petit véhicule en marche arrière sur la plateforme, de sorte que la sortie s'effectue en marche avant, manœuvre plus favorable du point de vue de la sécurité du trafic ou des piétons. Cela étant, les rues de ce quartier de la ville de Montreux sont généralement étroites et en pente, imposant aux conducteurs une vitesse modérée et une prudence particulière, propre à garantir une sécurité suffisante; le tronçon litigieux ne présente pas de risques spécifiques. Le recourant, qui se borne en définitive à des considérations générales sur la sécurité du trafic, ne présente pas d'arguments concluants à l'encontre de l'appréciation de la municipalité. c) Par ailleurs, une place de stationnement doit être conçue et aménagée de manière à ne présenter aucun danger pour les usagers. C'est une exigence générale pour toutes les constructions et installations, qui est prescrite à l'art. 24 al. 1 du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la LATC (RLATC; BLV 700.11.1; AC.2014.0320 du 18 septembre 2015 consid. 4). On peut se référer, à ce propos, à la norme VSS 40 291a intitulée " Stationnement, Dispositions et géométrie des installations de stationnement " (version 2019); elle admet les cases de stationnement spéciales pour petits véhicules (dimensions: 2.80 m/2.10 m – cf. chiffre 14 et tableau 6 p. 15). Le projet litigieux est conçu pour le stationnement d'une Smart, avec une longueur d'environ

#### **E. 5**

Le recourant fait valoir que l'aménagement litigieux ne serait pas réalisable sans empiètement sur sa parcelle. Les plans sur la base desquels le permis de construire a été délivré ne figurent aucun empiètement. Il ressort d'un rapport du bureau d'ingénieurs D.\_\_\_\_\_ que le projet, qui consiste à aménager la plateforme sous la forme d'un dallage en béton avec son extrémité sud-ouest en porte-à-faux de 60 cm par rapport au parapet existant, est réalisable sans qu'aucun élément ne prenne appui sur le sol de la parcelle du recourant. Par ailleurs, cet aménagement est prévu à 1.10 m environ en dessous de la partie sommitale du mur construit en limite de la parcelle du recourant, à côté de ses deux places de stationnement. Il est bien prévu de le réaliser uniquement sur la parcelle n° 31. On peut cependant déduire de ce grief que le recourant craint devoir subir des inconvénients à cause de la proximité de la nouvelle place de stationnement, contiguë aux aménagements réalisés sur sa propriété, en limite de parcelle. Sous l'angle du droit public des constructions, cette question doit être examinée en fonction de ce que prévoit l'art. 39 RLATC, s'agissant des constructions ou des installations réalisées dans les espaces réglementaires entre bâtiments et limites de propriété. Cette règle du droit cantonal permet la réalisation de dépendances de peu d'importance (art. 39 al. 1 et 2 RLATC); elle est également valable pour d'autres ouvrages que des dépendances proprement dites: murs de soutènement, clôtures, places de stationnement à l'air libre notamment (art. 39 al. 3 RLATC). L'art. 39 al. 4 RLATC dispose que ces constructions ne peuvent être autorisées que pour autant qu'elles n'entraînent aucun préjudice pour les voisins. Cette clause doit être interprétée en ce sens que l'aménagement concerné ne doit pas entraîner des nuisances qui ne seraient pas supportables sans sacrifices excessifs. L'autorité doit procéder à une pesée des intérêts en présence, en comparant d'une part l'intérêt des voisins à être préservés des nuisances ou inconvénients et, d'autre part, l'intérêt du constructeur à pouvoir réaliser un ouvrage admissible en tant que dépendance; la notion de gêne supportable doit donc s'apprécier en fonction des circonstances concrètes de chaque cas particulier, notamment de la situation des différents propriétaires touchés par rapport à l'ouvrage projeté et de l'intensité des nuisances qui peuvent en résulter (AC.2021.0190 du 8 mars 2022). En l'occurrence, on ne voit pas quel préjudice le recourant subirait après la création de la place de stationnement. A cause de la configuration des lieux

(pente, esplanade au sud-est de la villa du recourant, dominant la place de stationnement), ce nouvel aménagement serait à peine visible et les nuisances provenant des manœuvres de parcage occasionnelles seraient en définitive insignifiantes. La municipalité n'a dès lors pas fait un mauvais usage de son pouvoir d'appréciation, dans la pesée des intérêts prescrite par l'art. 39 RLATC, en considérant que l'intérêt privé des constructeurs à pouvoir disposer de cette place de stationnement l'emporte sur l'intérêt privé du propriétaire voisin.

#### **E. 6**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours, entièrement mal fondé, doit être rejeté, ce qui entraîne la confirmation de la décision attaquée. Le recourant, qui succombe, doit supporter les frais de justice (art. 49 LPA-VD). Les constructeurs, représentés par un avocat, ont droit à des dépens, à la charge du recourant (art. 55 LPA-VD). La commune, ayant procédé sans l'assistance d'un mandataire, n'a pas droit à des dépens.

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