

## **VD\_OMNI AC.1998.0005 vom 30. April 1999**

VD Tribunal cantonal, 1999-04-30, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.1998.0005](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1998.0005)

FR: VD\_OMNI AC.1998.0005 du 30 avril 1999

IT: VD\_OMNI AC.1998.0005 del 30 aprile 1999

### **Regeste**

SENN Christian et crt c/Lutry | L'équipement en accès doit aussi satisfaire aux exigences actuelles requises en matière de sécurité des piétons et des cyclistes et non plus seulement assurer la fluidité du trafic automobile et le passage des véhicules de service (consid. 7).

### **Erwägungen**

#### **E. 3**

juin et 17 mars 1986 et il a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'Etat du canton de Vaud le 24 septembre 1987; toutes les personnes touchées par le plan ont eu la possibilité de le contester. En outre, les circonstances ne se sont pas modifiées au point de nécessiter une modification du plan. En particulier les conceptions en matière d'urbanisme n'ont pas fondamentalement changés; le seul fait que des propriétaires souhaitent construire aux emplacements réservés à cet effet par le plan des zones n'est pas une circonstance exceptionnelle justifiant une révision, mais seulement un cas de réalisation du plan. b) Il est vrai que la réglementation communale relative à la zone de faible densité ne fixe pas expressément la longueur maximale des bâtiments. Elle détermine cependant la hauteur à ne pas dépasser et les distances à respecter par rapport aux limites de propriétés ainsi que le coefficient d'utilisation du sol. L'absence d'une norme précise relative à la longueur des bâtiments rend applicable les dispositions générales sur l'esthétique des constructions, qui ont alors pour fonction de compléter la réglementation communale; ces normes fixent des critères qui permettent de déterminer si la longueur d'un bâtiment n'est plus compatible avec son intégration dans l'environnement construit. Elles donnent un contenu concret à la réglementation de la zone (ATF 118 Ia 235 consid. 1b; 112 Ia 415 consid. 1ba; arrêts AC 95/033 du 20 décembre 1995 et AC 94/062 du 9 janvier 1996). aa) L'art. 27 RCAT a été rédigé de la manière suivante : "Sont interdites toutes constructions de nature à compromettre l'aspect ou le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue, ou à nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, artistique ou pittoresque." Cette formulation reprend celle de l'art. 86 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC), dont la teneur est la suivante : "La municipalité veille à ce que les constructions, quelles que soient leurs destinations, ainsi que les aménagements qui leur sont liés, présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement. Elle refuse le permis pour les constructions ou les démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue, ou de nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, artistique ou culturelle." bb) L'art. 27 RACT a une portée semblable à celle de l'art. 86 LATC. Un projet de construction peut être interdit sur la base de ces dispositions même s'il est conforme aux autres dispositions cantonales et communales qui lui sont applicables en matière de police des constructions. Mais il faut que les possibilités de construire réglementaires apparaissent

déraisonnables et irrationnelles; tel est par exemple le cas lorsque le projet de construction est de nature à porter atteinte à un site digne de protection ou que sa réalisation peut mettre en péril les qualités esthétiques remarquables d'un bâtiment ou d'un ensemble de bâtiments (ATF 114 Ia 346 consid. b; 101 Ia 223 consid. 6c). L'autorité communale dispose à cet effet d'un pouvoir d'appréciation relativement important (ATF 115 Ia 118-119 consid. 3d) et le pouvoir d'examen du tribunal est limité à un contrôle en légalité de la décision communale (art. 36 lit. a LJPA). Cependant, lorsque la clause générale d'esthétique n'a pas pour seul but d'assurer l'intégration de nouvelles constructions et donne un contenu concret à la réglementation de la zone, comme c'est le cas en l'espèce, le pouvoir d'examen du tribunal s'étend à l'opportunité en application de l'art. 33 al. 3 let. b LAT (voir notamment les ATF 118 Ia 235 consid. 1b, 117 Ia 93 consid. 2a, 112 Ia 90, 415 consid. 1b 1 ainsi que l'ATF 118 Ib 31 consid. 4b et l'arrêt TA AC 94/0062 du 9 janvier 1996 consid. 3 c aa/c bb p. 9 à 10). Le libre pouvoir d'examen ne permet toutefois pas au tribunal de substituer sa propre appréciation à celle de l'autorité communale : il implique seulement de vérifier si l'autorité de première instance est restée dans les limites d'une pesée correcte et consciencieuse de tous les intérêts à prendre en considération (voir ATF 114 Ia 247 - 248 consid. 2b, 107 Ia 38 consid. 3c). Il convient donc de déterminer dans ce cadre si la longueur du bâtiment aurait pour effet de compromettre l'aspect ou le caractère des lieux. cc) Le bâtiment litigieux présente une longueur de 26 m avec une largeur de 13 m 50. Son emprise au sol est nettement plus importante que celle de la villa jumelle du recourant Christian Senn, dont la longueur est de 17 m et la largeur de 9 m. On ne peut pas cependant en déduire que la longueur du bâtiment projeté serait excessive au point de nuire à l'aspect du quartier. En effet, il existe des bâtiments d'une longueur comparable à proximité directe de la parcelle des constructeurs; notamment la villa édifée sur la parcelle voisine 629 présente une longueur à peu près semblable; il en va de même des constructions groupées implantées directement de l'autre côté du chemin des Pâles, en face du bâtiment projeté. Ainsi, bien que relativement importante, la longueur du bâtiment reste encore dans un rapport raisonnable avec les constructions environnantes et elle ne compromet pas le caractère du quartier, ni sa vocation résidentielle. c) Il convient encore d'examiner si la municipalité aurait dû s'opposer à la demande de permis de construire en appliquant l'art. 77 LATC et, notamment, si la demande d'établissement d'un plan de quartier présentée par les recourants dans le périmètre concerné l'obligeait à faire application de cette disposition. aa) Selon l'art. 77 LATC, le permis de construire peut être refusé par la municipalité lorsqu'un projet de construction, bien que conforme à la loi, aux plans et aux règlements, compromet le développement futur d'un quartier ou lorsqu'il est contraire à un plan ou à un règlement d'affectation communal ou intercommunal envisagé mais non encore soumis à l'enquête publique. Pour opposer l'art. 77 LATC à une demande de permis de construire, la construction projetée doit compromettre non seulement une intention municipale dans son principe, mais également concrètement dans la réalisation du plan envisagé (voir prononcé de l'ancienne Commission de recours en matière de construction - ci-après CCR - N° 6797 dont un extrait est publié à la RDAF 1992, p. 226/227). bb) En l'espèce, la municipalité n'a pas d'autres intentions que celle de faire appliquer son règlement sur les constructions et l'aménagement du territoire et permettre la réalisation d'une construction sur un terrain maintenu en zone à bâtir lors de la révision du plan général d'affectation du 24 septembre 1987. Les recourants ne démontrent pas l'existence d'autres objectifs communaux; ils se limitent à indiquer les motifs qui militeraient en faveur de l'établissement d'un plan de quartier; ils se réfèrent aussi à leur requête en établissement d'un plan de quartier déposée le 14 mai 1998. Il n'est cependant

pas possible de déterminer à ce stade de la procédure si le projet litigieux irait à l'encontre des objectifs d'aménagement recherchés par un éventuel plan de quartier à étudier dans le périmètre envisagé par les recourants. En outre, si l'art. 67 al. 2 LATC impose à la municipalité de donner suite à une demande de plan de quartier régulièrement formée, son obligation s'étend à la présentation d'un plan conforme aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire, mais elle ne va pas jusqu'à suivre les propositions d'affectation formulées par les recourants (voir prononcé de l'ancienne CCR no 6627 publié à la RDAF 1991 p. 93 et ss, 95, ainsi que le prononcé no 3894 publié à la RDAF 1984, p. 418). Les recourants n'ont d'ailleurs pas formulé de propositions concrètes dans leur requête qui feraient obstacle à la réalisation du projet de bâtiment. Enfin, les recourants ont renoncé à contester la décision du Département des infrastructures confirmant le refus qui a été opposé par la municipalité à la requête en établissement du plan de quartier. cc) Au surplus, la section du tribunal ne voit pas l'utilité d'établir un plan de quartier pour la réalisation d'une construction sur la parcelle 807 des constructeurs. Ce bien-fonds se trouve en effet à l'extrémité du périmètre envisagé pour un éventuel plan de quartier et il est séparé du reste du secteur par une série de constructions individuelles ou jumelles (villas construites sur les parcelles 744, 745, 3327, 3326, 805 et 629). Les problèmes liés à l'urbanisation de l'ancienne parcelle 625, qui se trouve bien en amont du terrain en cause, peuvent être traités indépendamment du projet litigieux. C'est donc à juste titre que la municipalité n'a pas opposé l'art. 77 LATC à la demande de permis de construire. 3. Les recourants soutiennent qu'une étude géologique aurait dû être entreprise avant le dépôt de la demande de permis de construire et que la seule condition fixée à cet égard dans le permis de construire serait insuffisante. a) L'art. 89 LATC interdit toute construction sur un terrain qui ne présente pas une solidité suffisante ou exposé à des dangers spéciaux tels que l'avalanche, l'éboulement, l'inondation et les glissements de terrain, avant l'exécution de travaux propres, à dire d'experts, à le consolider ou à écarter ces dangers; l'autorisation de construire n'engage pas la responsabilité de la commune ou de l'Etat. Il découle de cette disposition que le législateur cantonal laisse au propriétaire constructeur la responsabilité de prendre toutes les mesures propres à consolider le terrain ou à écarter les dangers de glissement indépendamment des autorisations qui lui seraient délivrées par la commune ou par le canton, que le terrain soit situé en zone à bâtir ou hors des zones à bâtir. Ainsi, le classement d'un terrain en zone à bâtir ne signifie pas que la construction puisse être autorisée sans que les mesures de précaution et de sécurité énoncées à l'art. 89 LATC ne soient prises par les propriétaires ou les constructeurs (AC 95/157 du 24 décembre 1997). b) Par ailleurs, selon l'art. 120 al. 1 lit. b LATC, les constructions et les ouvrages nécessitant des mesures particulières de protection contre les dangers d'incendie et contre les dommages causés par les forces naturelles font l'objet d'une autorisation spéciale délivrée par le Département de la prévoyance sociale et des assurances (art. 121 lit. b LATC). L'annexe II au RATC confirme que les constructions situées dans une zone de glissement, d'avalanche ou d'inondation font l'objet d'une autorisation spéciale de ce département. L'autorité cantonale statue alors sur les conditions de situation de construction ainsi que sur les éventuelles mesures de surveillance indépendamment des dispositions des plans et règlements communaux d'affectation. Elle impose s'il y a lieu les mesures propres à assurer la salubrité et la sécurité ainsi qu'à préserver l'environnement (art. 123 LATC). L'autorisation spéciale cantonale exigée par l'art. 120 al. 1 LATC permet en outre à l'Etablissement cantonal d'assurance de fixer les conditions lui permettant d'assurer le bâtiment contre de tels risques (voir notamment pour une interprétation complémentaire de

l'art. 89 LATC, les arrêts AC 96/031 du 2 décembre 1996 et AC 97/045 du 29 septembre 1997). c) En l'espèce, les investigations et les travaux nécessaires à la réalisation d'une étude géotechnique (travaux de sondage, essais en laboratoire, établissement d'un rapport comprenant la synthèse des résultats des sondages et des essais, ainsi que les conclusions et propositions pour les fondations et fouilles) font partie des prestations relatives à l'établissement des plans d'exécution de l'ouvrage; ces travaux impliquent un investissement qu'il n'est pas raisonnable d'exiger avant que le droit de construire sur le terrain ne soit sanctionné par le permis de construire, attestant que toutes les prescriptions des plans et règlements d'affectation sont respectées et que les objections d'éventuels opposants ont été examinées. Il est contraire au principe de proportionnalité d'exiger au stade de la procédure de demande de permis de construire l'établissement d'un rapport géologique et géotechnique complet (AC 95/157 du 24 décembre 1997 consid. 1c). Une telle conclusion s'impose également en regard des conditions fixées par l'Etablissement cantonal d'assurance, qui a délivré l'autorisation spéciale requise par l'art. 120 al. 1 lit. b LATC sans exiger la réalisation préalable d'une étude géologique et géotechnique; l'autorisation prévoit, conformément à l'art. 89 LATC, qu'une telle étude doit être effectuée et que toutes les mesures de consolidation du sol et constructives préconisées par l'étude doivent être exécutées. Enfin, l'expertise ordonnée par le tribunal démontre que - même si le programme des investigations établi par l'ingénieur conseil des constructeurs doit être complété - le projet est réalisable sur le terrain prévu sans qu'il soit nécessaire d'effectuer préalablement les investigations propres à une étude géotechniques. Selon l'expert, les conclusions de l'étude géotechnique (mesures constructives) n'influenceront pas sur les éléments caractéristiques du projet mis à l'enquête et qui sont déterminant pour statuer sur sa conformité à la réglementation communale. Au demeurant, même si les conclusions de l'étude géotechnique nécessitaient une modification du projet, celle-ci pourrait intervenir dans le cadre des modifications de minime importance que la municipalité peut imposer selon l'art. 117 LATC, ou, si elles sont plus importantes, par l'enquête complémentaire prévue à l'art. 72b RATC, ou encore, faire l'objet d'une nouvelle enquête (voir l'arrêt TA AC 95/206 du 13 février 1996 sur la distinction entre enquête complémentaire et nouvelle enquête). Le grief des recourants concernant la production d'une étude géotechnique au stade de la demande de permis de construire peut donc être écarté (voir aussi l'arrêt AC 92/288 du 13 septembre 1993 consid. 6). 4. Les recourants critiquent la hauteur du bâtiment projeté. En se référant à la coupe AA du dossier de plans mis à l'enquête publique, ils estiment que la hauteur de la construction par rapport au terrain aménagé excéderait de 20 cm. le maximum de

## **E. 8**

m; les recourants relèvent encore que selon le plan de la façade nord-ouest, la cote du terrain aménagé se situerait à 406,95 m, ce qui supposerait une hauteur de 8,55 m. par rapport à la cote d'altitude mentionnée sur la coupe AA. Les recourants soutiennent aussi que la hauteur du bâtiment en façade sud-ouest, y compris le garage, s'élèverait à 12 m. a) Selon l'art. 140 RCAT, la hauteur des bâtiments est limitée à huit mètres en zone de faible densité. L'art. 20 RCAT fixe de manière suivante le mode de calcul de la hauteur : "Les bâtiments doivent s'inscrire dans un espace d'une hauteur constante (H) soit par rapport au niveau du terrain naturel, soit par rapport au niveau du terrain aménagé si celui-ci est au-dessous du terrain naturel. La hauteur (H) mesurée verticalement est fixée par les règles particulières à chaque zone. Le faite d'un toit peut dépasser de un mètre la hauteur (H) ci-dessus." Cette disposition doit encore être précisée en ce sens que la hauteur se mesure à

l'aplomb de tous les points du bâtiment pris en considération. Par exemple, la hauteur d'une façade doit être mesurée à l'aplomb de cette façade et la hauteur de la corniche à l'aplomb du point de mesure déterminant sur la toiture du bâtiment. b) L'examen détaillé des plans mis à l'enquête conduit aux conclusions suivantes. Le chemin d'accès pour piétons qui mène à l'entrée de l'immeuble se situe à l'altitude 407 m. et le terrain au droit de la façade est légèrement rehaussé de 20 cm par rapport au chemin d'accès pour atteindre l'altitude de 407.20 m; cette altitude est déterminante pour mesurer la hauteur car le terrain est aménagé à cet emplacement en dessous du niveau du terrain naturel; la hauteur doit être mesurée à l'aplomb de la façade, qui n'a pas d'avant-toit (la corniche de la toiture se trouvant dans le prolongement de la façade), c'est-à-dire depuis l'altitude de 407.20 m. Le tribunal constate que la hauteur de 8 m. est respectée non seulement jusqu'à la corniche, mais aussi jusqu'à la toiture de la lucarne dessinée sur la coupe AA (si tel n'était pas le cas, la municipalité pouvait encore admettre que le faîte de la lucarne peut aussi bénéficier de l'exception prévue par l'art. 20 al. 3 RCAT). Il est vrai que la cote d'altitude 406.95 est mentionnée sur le perron d'entrée du bâtiment; mais au droit de cet emplacement, aucune lucarne n'est prévue en toiture et la hauteur à la corniche, mesurée depuis le perron, est inférieure à 7 m. Enfin, la hauteur de la façade sud-ouest doit être mesurée par rapport au terrain naturel ou aménagé en déblai situé à l'aplomb de cette façade et non pas depuis l'accès au garage sur le chemin des Pâles, qui se trouve à plus de 10 m. en retrait de cette façade. Le plan 100-04 de la façade sud-ouest reporte précisément le niveau du terrain naturel et aménagé à l'aplomb de la façade sud-ouest et il résulte de cette indication que le gabarit de 8 m. est largement respecté par tous les éléments de la toiture donnant sur cette façade avec la dérogation d'un mètre admise pour le faîte. Au surplus, la hauteur de l'entrée du parking sur le chemin des Pâles respecte nettement la limite de 8 m. La hauteur du bâtiment projeté est donc conforme à la réglementation communale. 5.

S'agissant des places de parc, les recourants relèvent que plusieurs places prévues ne seraient pas conformes à la norme de l'Union des professionnels suisses de la route VSS SN 640'603a, "parcage, géométrie" (actuellement cette norme porte le no 640'291). a) La réglementation communale relative aux places de stationnement ne fixe pas de dimensions minimales des cases ni de leur dégagement et elle ne renvoie pas non plus aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route. Cependant, les places de stationnement prévues dans les projets de construction doivent être accessibles par les utilisateurs et la norme VSS SN 640'603a fixe des critères qui permettent de déterminer la qualité d'accès à ces places. Il est vrai que les normes VSS ne sont pas des règles de droit et qu'elles ne lient pas le tribunal; mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et elles peuvent donc être prises en considération dans cette mesure (sur la portée des directives en matière forestière par exemple, voir ATF 118 Ib 618 consid. 4b). Le tribunal a d'ailleurs déjà considéré que la norme VSS 640'603a pouvait servir de référence pour déterminer le niveau d'accessibilité de places de stationnement et il a jugé que les cases dont les dimensions n'étaient pas conformes à la norme ne pouvaient être prises en considération dans le calcul du nombre de places de stationnement prévues par le projet (arrêt TA AC 91/036 du 15 juillet 1992 consid. 1 p. 4). b) La norme VSS SN 640'603a (édition avril 1992) prévoit une largeur de 2,30 m (sans compter les piliers) pour les places de stationnement perpendiculaires dans le cas normal (type I), largeur à laquelle il faut ajouter 35 cm lorsque la place est prévue contre un mur, soit 2,65 m. Exceptionnellement, dans les cas où des manoeuvres difficiles et un espace limité représentent un inconvénient tolérable (type III), la largeur de la case peut être réduite à 2,20 m respectivement 2,55 m si la place longe un mur (voir tableau 1, p. 3, tableau 3 p. 4

et figure 4). En l'espèce, le plan du sous-sol montre que la largeur des places de stationnement nos 2, 3, 10, 11, 12 et 13 s'élève à 2,20 m et celle des places 6 et 7 à 2,30 m si l'on tient compte du pilier qui sépare chacune de ces places; la largeur est portée à 2,55 m pour les places nos 1, 4, 5, 8, 9, 19, 20, 21 et 22 longées par un mur. Les autres places, également longées par un mur, présentent une largeur supérieure à 2,70 m; il s'agit des places nos 14, 15, 16, 17 et 18, la place no 15 étant même dimensionnée pour permettre à un handicapé de sortir de sa voiture (largeur 3,50 m.). Le projet de parking comprend ainsi 7 places de type I (nos 6, 7, 14, 15, 16, 17 et 18) et 15 places répondant au type III. c) Il se pose donc la question de savoir si et dans quelle proportion les places de parc exigées par la réglementation communale peuvent répondre aux critères du type III. A cet égard, il convient de se référer à la norme VSS SN 640'400 (actuellement 640'290), qui permet de déterminer le besoin en cases de stationnement; pour les bâtiments résidentiels cette norme prévoit une case pour 80 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher, sans case supplémentaire pour les visiteurs, mais au minimum 2 cases par maison (tableau no 2 de la norme SN 640'400 p. 7). Avec une surface brute de plancher habitable de 949,4 m<sup>2</sup>, le besoin limite en places de stationnement pour le projet litigieux est de 12 cases; ce chiffre peut encore être réduit jusqu'à 50 % pour tenir compte de la présence à 500 m environ de l'arrêt de la ligne de bus no 9, qui assure une cadence inférieure à 9 minutes les jours ouvrables (voir tableaux 6, 7 et 8 de la norme VSS 640'400 qui permettent de déterminer le "besoin réduit" en tenant compte de la possibilité de remplacer l'usage de la voiture par celui des transports publics); ainsi, le nombre minimum de places de stationnement qui peut être exigé selon la norme VSS 640'400 s'élève à 6 places. La capacité du parking projeté, qui compte 22 cases, va donc très largement au-delà du besoin réduit calculé selon la norme VSS. Dans ces conditions, il est tout à fait concevable et admissible que les places de parc qui excèdent le besoin réduit répondent aux critères d'accessibilité du type III, qui requièrent de l'utilisateur des manoeuvres difficiles dans un espace limité. Ainsi chaque logement disposera d'une place de stationnement conforme au type I de la norme SN 640'603a et deux autres places conformes au type III. 6. Les recourants soulèvent aussi des griefs relatifs aux nuisances; il leur semble que le degré de sensibilité n'aurait pas été mis à l'enquête publique et ils estiment que l'ensemble des nuisances liées au développement du secteur aurait dû être évalué. a) Le degré de sensibilité II a été attribué à la zone selon le plan adopté par le Conseil communal de Lutry le 29 novembre 1993 et approuvé par le Conseil d'Etat le 21 février 1996. En outre, les rapports du bureau Giacomini et Jolliet des 10 et

## **E. 11**

août 1998 permettent au tribunal de constater que les critiques des recourants ne sont pas fondées. b) En ce qui concerne le bruit provoqué par l'exploitation de la ligne CFF Lausanne-Simplon, le rapport du 11 août 1998 constate que les valeurs limites d'immission sont respectées. Il est vrai que les recourants, dans un courrier du 4 septembre 1998, ont prétendu que l'étude de bruit avait été réalisée sur la base d'un logiciel privé (logiciel Semibel) qui n'aurait pas été agréé conformément au chiffre 2 de l'annexe 2 à l'OPB. Le Service de l'environnement et de l'énergie a relevé à ce sujet que seuls les instruments destinés à mesurer les immissions de bruit devaient être attestés par l'office fédéral de météorologie (chiffre 1 de l'annexe 2 à l'OPB); en revanche, les critères fixés pour les méthodes de calcul du bruit n'étaient ni soumis à un contrôle, ni à une approbation d'un office fédéral. Le Service de l'environnement et de l'énergie a aussi précisé que le logiciel Semibel avait été développé conjointement par le Laboratoire fédéral d'essais des matériaux et de recherches, la Direction générale des CFF ainsi que par le bureau d'ingénieurs

Grolimund et Petermann, sous l'égide de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) et de l'Office fédéral des transports. Ce modèle de calcul avait été décrit dans le cahier de l'environnement no 116 de 1990; il était non seulement couramment utilisé en Suisse mais également préconisé par l'OFEFP. Les recourants n'ont rien objecté à ces précisions; le rapport sur l'évaluation des nuisances sonores produites par le matériel roulant ferroviaire peut donc être pris en considération par le tribunal pour constater que les exigences fixées par l'art. 31 OPB sont respectées. c) Le rapport du 10 août 1998 concernant l'évaluation des nuisances sonores du trafic routier permet aussi d'écarter les critiques des recourants sur ce point. En effet, l'augmentation prévisible du trafic sur le chemin des Pâles, même en tenant compte de l'urbanisation future de l'ensemble du quartier, tant pour les périodes de jour que pour les périodes de nuit, respecte les valeurs limites d'exposition applicables. Les recourants n'ont d'ailleurs formulé aucune critique sur les conclusions de ce rapport. Ils n'ont pas contesté non plus l'avis du service spécialisé en matière de protection de l'environnement délivré le 3 septembre 1998, attestant que " les exigences de l'art. 9 OPB sont nettement respectées ". Le tribunal arrive ainsi à la conclusion que les prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement sont respectées par le projet contesté.

7. Les recourants estiment aussi que les conditions de sécurité de l'accès pour les piétons notamment ne seraient pas remplies en raison des caractéristiques du chemin des Pâles (route en pente et étroite bordée par des murs de vignes). Les recourants soutiennent ainsi que l'équipement en accès serait insuffisant et que l'art. 104 al. 3 LATC ne serait pas respecté. a) L'équipement d'une zone à bâtir doit assurer un accès suffisant aux véhicules automobiles. L'accès doit garantir les conditions de sécurité adéquates non seulement aux automobilistes mais aussi aux autres usagers de la route les plus vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes (J OMINI , Commentaire LAT, art. 19 N. 19). Les exigences concernant la sécurité des piétons sont notamment précisées par la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui prévoit l'établissement d'un réseau de chemins pour piétons dans les localités (art. 2 et 4 LCPR). Le message du Conseil fédéral relatif à ce projet de loi citait les conclusions suivantes du groupe de travail "Sécurité routière" qui avait été institué par le Département fédéral de justice et police : "La forte proportion de piétons, en particulier d'enfants et de personnes âgées, tués ou blessés dans des accidents de la circulation, nécessitait d'urgence et partout une protection accrue". (FF 1983 IV p. 4). b) Le canton de Vaud n'a pas encore établi de législation d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre. Cependant, même en l'absence d'un plan du réseau des chemins pour piétons, les principes de la LCPR doivent être pris en considération pour déterminer si les mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (voir dans ce sens JOMINI, Commentaire LAT art. 19 N. 25, voir aussi DEP 1995 p. 609). c) La sécurité des piétons peut être assurée par la signalisation routière ou par des aménagements routiers qui permettent une modération effective du trafic (JOMINI, Commentaire LAT, art. 19 N. 24); ces mesures font toutefois l'objet de procédures distinctes de celles applicables à l'établissement des plans d'affectation et à l'octroi du permis de construire. Ces procédures doivent cependant être coordonnées; le plan d'affectation peut prévoir des mesures de modération du trafic à réaliser pour que l'équipement en accès soit considéré comme suffisant du point de vue de la sécurité des piétons notamment (v. arrêt AC 95/050 du 8 août 1996 consid. 3a/bb, p. 17 et 18). Cette

coordination se heurte à des difficultés pratiques dans la procédure de demande de permis de construire; le requérant, contrairement à l'autorité de planification, ne dispose pas des moyens ni des compétences légales permettant de réaliser les aménagements de modération du trafic nécessaires à la sécurité des piétons. Il suffit donc que les conditions d'accès existantes présentent un degré de sécurité suffisant pour les piétons et, à défaut, que l'autorité compétente en matière de signalisation routière et d'aménagement routier prenne les dispositions nécessaires pour que la signalisation et les mesures de modification soient en place à l'achèvement du projet de construction. d) En l'espèce, la question de la sécurité des piétons est soulevée par les recourants en rapport avec l'utilisation du chemin des Pâles par les écoliers. La municipalité a fait établir par le bureau Transitec un projet d'élargissement du chemin des Pâles comprenant la création d'un trottoir de 1,50 m. Paradoxalement, l'expertise démontre que ce projet comporte de nombreux défauts, qui permettent de douter de sa compatibilité avec les exigences actuelles requises en matière de sécurité des piétons. Le projet s'écarte en effet des buts et principes qui sont à la base des normes de l'Union des professionnels suisses de la route en matière de modération du trafic (v. ch. 4 de l'expertise du 28 octobre 1998). Le réaménagement du chemin des Pâles proposé par le bureau d'étude aurait pour effet d'augmenter la vitesse sur le tronçon élargi et d'induire un trafic supplémentaire de transit déconseillé dans ce type de route. Le dimensionnement du trottoir projeté serait aussi problématique et pourrait même être de nature à augmenter les dangers selon l'expertise. Enfin, la proposition du bureau d'étude ne respecterait même pas les objectifs proposés dans le dossier directeur communal relatif aux déplacements qui consistent à : "Accepter l'utilisation simultanée, véhicules-piétons, de ces itinéraires modérateurs par leur étroitesse, - modérer de façon extensible le trafic véhicule en recourant à tous les moyens accessibles tout en préservant la nature du site, (...)." e) La route en cause est régulièrement utilisée par les enfants pour se rendre à l'école et elle nécessite donc des mesures de sécurité accrues, conformément aux principes posés par la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Il ressort de l'expertise que des mesures d'aménagement et de signalisation sont nécessaires pour améliorer la sécurité des piétons. Mais il résulte également de l'expertise que le projet de réaménagement du chemin des Pâles selon la proposition du bureau Transitec entraînerait très vraisemblablement une aggravation des dangers pour les piétons. De plus, la réalisation de ce projet nécessiterait une procédure complète d'adoption et d'approbation d'un plan routier selon l'art. 13 de la loi sur les routes ainsi qu'une procédure d'expropriation à défaut d'accord avec les propriétaires concernés. Il entraînerait des travaux importants et coûteux et il ne serait vraisemblablement pas réalisé au moment de l'achèvement du bâtiment contesté. Mais une amélioration des conditions de sécurité pour les piétons est possible en suivant les propositions de l'expert. Ces propositions peuvent se réaliser en deux étapes. aa) Tout d'abord, les mesures urgentes et indispensables à la sécurité des piétons. Il s'agit, selon l'expertise, d'éviter avant tout que les piétons soient mis en danger dans les virages où la visibilité est insuffisante. A cet effet, il convient de placer des poteaux ou des bornes, qui servent en quelque sorte de refuge à l'endroit où les piétons ne sont pas vus assez tôt par les automobilistes qui descendent. Si les piétons ne se trouvent pas à l'intérieur de la zone protégée par les poteaux, ils sont alors vus à temps par l'automobiliste qui peut adapter sa vitesse en conséquence. Selon l'expert, il conviendrait de placer de tels poteaux au moins à l'intérieur du premier virage depuis le bas. Une procédure de signalisation routière indiquant le rétrécissement de la chaussée suffit pour la pose de ces aménagements, qui peuvent d'ailleurs être assimilés à des travaux d'entretien (on trouve aussi des poteaux protégeant les

piétons au chemin du Levant à Lausanne). La jurisprudence du tribunal admet en effet que les travaux à réaliser sur la voie publique pour éviter les dangers auxquels sont exposés les piétons peuvent être autorisés dans le cadre de la procédure de signalisation routière et ne nécessitent pas l'ouverture d'une procédure complète de la planification au sens de l'art. 13 de la loi sur les routes (voir dans le même sens l'arrêt TA AC 91/0099 du 29 décembre 1992, consid. 5 b publié à la RDAF 1993 p. 232, spécialement 238 et 239). Ces aménagements peuvent et doivent être réalisés par la municipalité à l'achèvement des travaux de construction du bâtiment contesté pour que l'équipement en accès puisse être considéré comme suffisant du point de vue de la sécurité des piétons au sens de l'art. 104 al. 3 LATC. Il résulte aussi de l'expertise que l'élargissement du chemin des Pâles prévu depuis le chemin des Moulins jusqu'à l'entrée du parking projeté n'est pas nécessaire; la largeur existante sur ce tronçon est d'environ quatre mètres; elle peut être considérée comme suffisante, y compris à son débouché sur le chemin des Moulins; il est vrai que si la circulation bidirectionnelle est rétablie jusqu'à l'entrée de l'immeuble et du parking, deux véhicules ne pourront pas croiser sur la partie de ce tronçon comprise entre les deux murs de vignes; mais les conducteurs pourront en tous les cas se voir à temps et le véhicule descendant a la possibilité de reculer jusqu'à l'entrée de parking projeté, qui peut servir de place de croisement. Il convient de relever que cette situation est conforme à la norme VSS 640-280 "Modération du trafic - principes généraux" qui prévoit des possibilités de croisement uniquement à certains endroits pour les routes de desserte (voir tableau 1 de la norme VSS 640'280). bb) Une fois ces premiers aménagements réalisés, la sécurité des piétons sur le chemin des Pâles peut encore être améliorée selon les propositions de l'expert, notamment par la création d'une rue résidentielle et/ou d'une zone 30. A cet égard, le tribunal tient d'emblée à relever que, selon l'expertise, les conditions requises pour l'instauration d'une zone 30 semblent remplies pour un périmètre formé par les chemins du Moulin, du Crêt de Plan, de Mourat et l'avenue William. En outre, l'expert a aussi proposé le rétablissement de la circulation bidirectionnelle sur le tronçon inférieur du chemin des Pâles, depuis le chemin des Moulins jusqu'au chemin des Terrasses, et le maintien du sens interdit descendant sur un petit tronçon débutant sous le chemin des Coteaux et se terminant au-dessus du chemin des Terrasses; le tribunal a déjà relevé dans sa jurisprudence que les sens uniques sont de manière générale à déconseiller car la circulation bidirectionnelle a un effet modérateur que le sens unique supprime (voir l'arrêt TA GE 94/056 du 23 septembre 1997). La mesure proposée par l'expert devrait ainsi empêcher que les conducteurs ne descendent trop vite le tronçon inférieur, en sachant que la circulation bidirectionnelle est rétablie. Mais comme le croisement de deux véhicules ne serait pas possible sur certains tronçons du chemin (ce qui est aussi conforme à la norme VSS 640'280), les emprises sur les accès privés aux fonds riverains qui permettent le croisement devraient faire l'objet de servitudes de passage publique, qui peuvent être constituée soit avec l'accord des propriétaires concernés, ou à défaut, par voie d'expropriation. Toujours selon l'expertise, ces mesures devraient encore être complétées par une amélioration des conditions de stationnement et du dispositif de rebroussement sur le chemin des Pâles à la hauteur de collège - pour inciter les conducteurs à retourner sur la route de la Conversion - ainsi que par une amélioration des conditions de sécurité au carrefour formé par la route de la Conversion et le Chemin des Pâles. Ce carrefour présente en effet de grands dangers pour les piétons: d'une part, cette route est très chargée; d'autre part, la visibilité vers le haut depuis le chemin d'Orzens est médiocre alors que les automobilistes venant de l'autoroute tendent à dépasser la limite de 50 km/h. De plus, le chemin de freinage est allongé en raison

de la pente. Ces dangers sont aggravés par l'absence d'un refuge central; à cela s'ajoutent les difficultés d'insertion pour les voitures qui s'engagent sur la route de la Conversion depuis les chemins des Pâles et d'Orzens. Selon l'expertise, une amélioration de ce carrefour est possible par l'aménagement d'un mini-giratoire par exemple. Enfin, s'il apparaît que le trafic automobile descendant reste trop important sur la partie inférieure du chemin des Pâles, l'expert propose encore de compléter la signalisation par la pose d'un panneau d'interdiction de circuler avec la plaque complémentaire "riverains autorisés" (art. 17 al. 3 OSR). cc) Il appartient à la municipalité de faire appel aux compétences d'un bureau d'études qui bénéficie à la fois de l'expérience et des connaissances spécifiques requises en matière de modération du trafic pour mettre au point les détails des aménagements routiers proposés par l'expert avec la signalisation nécessaire. Ainsi, la municipalité pourra réaliser les premières mesures de signalisation et de modération du trafic indispensables à la sécurité des piétons selon les consid. 7 e/aa du présent arrêt à l'achèvement du projet de construction pour que l'accès puisse être considéré comme suffisant au sens de l'art. 104 al. 3 LATC. Il incombe en effet à la collectivité concernée d'équiper les zones à bâtir en accès notamment, ce qui implique de réaliser les aménagements de modération du trafic qui assurent les conditions de sécurité pour les piétons et les cyclistes requises selon l'état actuel des connaissances scientifiques et des possibilités techniques. Il ne suffit donc plus, comme par le passé, d'assurer uniquement la fluidité du trafic automobile et le passage des véhicules de service. 8.

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours est très partiellement admis. En effet, pour que la condition de l'accès suffisant soit remplie à l'achèvement de la construction projetée, il est nécessaire que la commune réalise les aménagements de modération du trafic indiqués au consid. 7 e/aa, page 25, ci-dessus. Il serait en effet disproportionné que le permis de construire soit refusé pour le seul motif que l'équipement en accès est insuffisant en ce qui concerne la sécurité des piétons alors que la municipalité, qui a l'obligation d'assurer l'équipement des zones à bâtir, peut, par des mesures simples et rapides à mettre en oeuvre, remédier à la situation. La décision communale doit être maintenue pour le surplus. Compte tenu de ce résultat, il convient de mettre les frais de justice, arrêtés à 2'500 francs, à la charge des recourants. Les constructeurs, à qui il incombait de démontrer qu'ils avaient pris toutes les mesures pour respecter les dispositions de l'art. 89 LATC, doivent prendre en charge les frais de l'expertise réalisée par l'ingénieur J.-L. Amiguet, arrêtés à 3'500 francs; cette expertise a d'ailleurs permis de constater que les mesures prévues par les constructeurs étaient insuffisantes et devaient être complétées. La commune, qui obtient gain de cause avec l'aide d'un homme de loi, a droit aux dépens qu'elle a requis, arrêtés à 1'500 francs. Les constructeurs obtiennent aussi gain de cause avec l'assistance d'un avocat. Ils ont également droit à l'allocation de dépens, arrêtés à 1'500 francs.

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