

VD_OMNI AC.2008.0323 vom 18. August 2009

VD Tribunal cantonal, 2009-08-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2008.0323

FR: VD_OMNI AC.2008.0323 du 18 août 2009

IT: VD_OMNI AC.2008.0323 del 18 agosto 2009

Regeste

PIGUET, MARTIN, AGUET, ROY, PPE LYCEE 10, PPE CHEMIN DES OSCHES 19, PPE RESIDENCE LES SEQUOIA/Municipalité de Pully, GUIGOZ, RACLE INVEST SA | PPA prévoyant ue diminution des possibilités de bâtir pour les adapter à l'accès existant. Adéquation de l'accès mise en cause au stade du permis de construire. Question de savoir si ce grief recevable à ce stade laissée ouverte. Constat que l'accès existant est suffisant compte tenu du peu de mouvements supplémentaires liés au projet querellé. Pas de raison de refuser le permis de construire en application de l'art. 77 LATC au motif que le PPA devrait être révisé.

Erwägungen

E. 1

Selon l'art. 3 du règlement du plan partiel d'affectation « Sentier du Lycée » (ci après : RPPA) « les bâtiments ne peuvent comporter que 3 logements au maximum; ils sont réservés à l'habitation à l'exclusion des activités tertiaires et artisanales ». Selon l'art. 4 RPPA, les bâtiments ne peuvent comporter que 3 niveaux habitables, un 4 ème niveau habitable partiel pouvant être autorisé dans les combles lorsqu'il est aménagé en duplex avec l'étage inférieur. En l'occurrence, le projet prévoit un 4 ème niveau dont la surface habitable est inférieure de 14% par rapport au 3 ème niveau. Les recourants soutiennent que ce retrait est insuffisant pour que le 4 e niveau puisse être considéré comme partiel et qu'on se trouve par conséquent en présence d'une utilisation abusive des possibilités de bâtir prévues par l'art.

E. 4

Les recourants soutiennent que le nombre de places de parc (13 places dans le parking souterrain et deux places extérieures) est excessif. Ils se réfèrent à cet égard à l'art. 40a du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RATC ; RSV 700.11.1) et aux normes VSS. a) Selon l'art. 40a al. 1 RATC, 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 (normes VSS) et en fonction de l'importance et de la destination de la construction. L'art. 27 al. 2 RC prévoit pour sa part que le nombre de places exigible est fixé par la Municipalité en fonction des normes de l'Union suisse des professionnels de la route en vigueur à ce moment là. La norme en vigueur est la VSS 640 281 qui, pour le logement, prévoit dans les cas normaux une case de stationnement pour 100 m² de surface brute de plancher (SBP), ou une case de stationnement par appartement, plus 10% du nombre obtenu pour les visiteurs (art. 9). La SBP étant de 973, 28 m² pour 6 logements, les recourants soutiennent que le projet devrait comporter au maximum 10 places pour les logements et une place pour les visiteurs (soit le calcul le plus élevé effectué sur la base de

la SBP). La municipalité soutient pour sa part que ce calcul n'est qu'indicatif et qu'elle peut s'en écarter compte tenu de la taille et de la typologie des logements prévus. Elle se réfère à cet égard au texte de l'art. 40a RATC qui prévoit que l'on doit tenir compte de l'importance et de la destination de la construction et à l'art. 6.4 de la norme VSS 640 281, qui prévoit que l'offre maximale doit être établie en tenant compte de la situation locale et des objectifs d'aménagement du territoire. b) Il est vrai que le mode de calcul des places de stationnement figurant à l'art. 9 de la norme VSS 640 281 n'a pas un caractère absolument contraignant. La norme prévoit ainsi que des valeurs indicatives inférieures peuvent être utilisées pour des cas spéciaux tels que les logements pour personnes âgées ou les foyers d'étudiants et qu'il peut également être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives afin de tenir compte des conditions locales particulières ou de formes spécifiques de logement (p.ex. habitat sans voiture) (ch. 9.2 et 9.4 p. 9). En l'espèce, la municipalité invoque la taille et le standing des appartements pour justifier les 15 places de stationnement autorisées, alors qu'un calcul fondé sur le cas normal prévu par l'art. 9 de la norme VSS 640 281 aboutit à 11 places. La municipalité ne saurait être suivie sur ce point. On note tout d'abord que, en l'espèce, la taille des logements est prise en compte dans le calcul effectué sur la base de l'art. 9 de la norme puisque ce calcul est fondé sur la SBP. On ne saurait en outre intégrer un critère lié au « standing » des futurs logements pour autoriser des places supplémentaires. Dans le cas d'espèce, le fait de s'écarter d'une application stricte de l'art. 9 de la norme est d'autant moins admissible que le secteur concerné se trouve dans le périmètre du Plan de mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006. Ce plan est prévu par les art. 44a al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) et 31 et suivants de l'ordonnance du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1). Il s'agit d'un instrument de coordination qui permet aux autorités compétentes de procéder à une appréciation globale de la situation, lorsque les sources des émissions responsables des immissions excessives sont multiples et que les mesures à prendre sont nombreuses et diverses. Il permet également aux autorités d'ordonner, dans chaque cas particulier, une limitation complémentaire des émissions en respectant le principe de la proportionnalité et en garantissant l'égalité de traitement – ou l'égalité des charges entre les détenteurs d'installations (ATF 120 Ib 436 consid. 2c/cc p. 446, 119 Ib 480 consid. 5a p. 483 ss, 118 Ib 26 consid. 5d p. 34 s., 117 Ib 425 consid. 5c p. 430; TA, AC.2003.0113 du 2 février 2004 consid. 4c). Parmi les mesures de limitation des nuisances atmosphériques, on peut mentionner les mesures relevant exclusivement de l'aménagement du territoire (par exemple la définition de l'affectation de la zone), les mesures relevant exclusivement de la protection de l'environnement (par exemple les prescriptions relatives aux installations de chauffage) ou encore les mesures mixtes, comme la limitation du nombre de places de parc. Le plan de mesures peut prévoir toute mesure qui lui paraît apte à atteindre l'objectif visé, y compris les recommandations qui ne relèvent pas du droit de l'environnement, mais d'autres domaines comme l'aménagement du territoire ou la circulation routière (TA, AC.2007.110 du 21 décembre 2007 consid. 12). Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges comprend une mesure AT 5-maîtrise du stationnement privé qui prévoit l'application de la norme VSS 640 290 pour le dimensionnement de l'offre en stationnement des nouveaux projets et des nouvelles planifications dans le périmètre du plan des mesures. Cette référence aux normes VSS pour tout nouveau projet implique qu'il s'agit d'une mesure applicable immédiatement, notamment dans les procédures de permis de construire (AC. 2005.0184 du 4 avril 2006).

Dès lors que la norme VSS 640 281 a remplacé à partir du 1^{er} février 2006 l'ancienne norme à laquelle se réfère le plan des mesures OPAir 2005, la mise en œuvre de la mesure AT 5- maîtrise du stationnement privé du plan des mesures implique de vérifier la conformité des projets au regard des exigences de la nouvelle norme (AC.2007.110 précité p. 23). Le fait que l'on se trouve dans le périmètre du plan des mesures OPAir 2005 justifie que l'on s'en tienne strictement au calcul prévu par l'art. 9 de la norme VSS 640 281, ce d'autant plus que le site concerné est bien desservi par les transports publics (bus TL et gare CFF), aucune circonstance particulière ne justifiant au surplus que l'on s'écarte de la norme. c) Vu ce qui précède, le nombre de places de stationnement du projet doit être réduit à 11 au maximum et le recours doit par conséquent être admis sur ce point.

E. 5

Se référant à l'étude Arago, les recourants soutiennent que l'accès existant (soit le sentier du Lycée) est insuffisant pour desservir 6 nouveaux logements avec 15 places de stationnement. Ils font valoir que la charge supplémentaire de trafic sera incompatible avec la configuration géométrique de la partie la plus étroite du sentier du Lycée aboutissant au projet, ce qui impliquera notamment un danger pour les nombreux piétons qui utilisent ce chemin. Ils soutiennent également que, vu la configuration des lieux, les véhicules visiteurs et de livraison devront nécessairement effectuer une manœuvre de rebroussement sur la parcelle 853, manœuvre qui ne sera pas possible en l'absence d'une servitude en faveur de la parcelle 852. Ils prétendent en outre que la déclivité de la sortie du parking sur le sentier du Lycée est excessive. De manière générale, ils relèvent que l'on se trouve en présence d'une utilisation maximale des possibilités de bâtir qui va à l'encontre des objectifs du PPA qui imposent à tout projet de s'adapter aux capacités de desserte. Ils invoquent ainsi une violation des art. 19 LAT, 49 et 103 al. 3 LATC. a) Selon l'art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 2 juin 1979 (LAT ; RS 700), une autorisation de construire ne peut être accordée que si le terrain est équipé pour la construction. Cette disposition est reprise par l'art. 104 al. 3 LATC qui prévoit que la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. A teneur de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée au sens de l'art. 19 LAT a fait l'objet d'une jurisprudence cantonale constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales ; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (TA, AC.2004.0023 du 6 juillet 2004). La question de savoir si, malgré son étroitesse, un accès est admissible dépend notamment du nombre de logements desservis et de la configuration

des lieux. Si le Tribunal administratif a par exemple considéré qu'une desserte de 1 km de long, dont la largeur aurait été réduite à 3,20 m par endroit, sans visibilité, n'offrait pas une sécurité suffisante pour desservir 12 villas (AC.20002.0013 du 10 décembre 2002), il a en revanche reconnu comme suffisant un chemin d'accès large d'environ 3 m pour 19 logements (AC.2001.0051 du 25 mai 2002).

b) aa) Comme le tribunal administratif l'a constaté dans son arrêt du 7 avril 1995 relatif à un 1^{er} projet de construction de deux immeubles sur la parcelle 852 avec six logements (AC 94.0217), l'accès aux parcelles en cause a été réalisé au terme d'une procédure d'élargissement du sentier du Lycée qui s'est conclue par un arrêt du Conseil d'Etat du 10 juillet 1991. Une procédure tendant à redéfinir les possibilités de construire dans le secteur a été engagée à la même époque, en prenant expressément en compte la faible capacité de desserte de ce sentier (v. art. 2 RPPA). Force est dès lors de considérer que, avec l'adoption coordonnée du plan d'élargissement du sentier du Lycée et du PPA, la question du caractère suffisant de l'accès aux constructions autorisées par le PPA a été tranchée de manière positive. En soulevant le grief de l'insuffisance de l'accès, les recourants remettent en cause, en fait, les instruments de planification susmentionnés. Or, ceux-ci sont passés en force et la solution qu'ils ont retenue ne saurait être rediscutée qu'en cas de survenance de faits nouveaux ou d'adoption d'une législation nouvelle de nature à entraîner l'irrégularité de ces plans (arrêt précité consid. 2e et références citées). En l'occurrence, il n'apparaît pas que l'on soit en présence de faits nouveaux qui justifieraient de mettre en cause la planification existante. On peut notamment douter que constitue un fait nouveau l'existence d'une étude effectuée à la demande des recourants par un ingénieur trafic (étude Aragao), qui, s'agissant de l'accès, paraît remettre en cause le bien-fondé de l'analyse effectuée au moment de l'adoption des planifications précitées. Partant, les griefs relatifs à l'accès sont a priori irrecevables. Pour les motifs exposés ci-dessous (cf. let c), cette question souffre cependant de demeurer indéterminée.

bb) Pour les mêmes motifs, doit être rejeté le grief des recourants selon lequel le permis de construire aurait dû être refusé en application de l'art. 77 al. 1 LATC, dont la teneur est la suivante: « Le permis de construire peut être refusé par la municipalité lorsqu'un projet de construction, bien que conforme à la loi et aux plans et aux règlements, compromet le développement futur d'un quartier ou lorsqu'il est contraire à un plan ou à règlement d'affectation communal ou intercommunal envisagé, mais non encore soumis à l'enquête publique. Dans les mêmes conditions, le département peut s'opposer à la délivrance du permis de construire par la municipalité lorsqu'un plan cantonal d'affectation ou une zone réservée sont envisagés. La décision du département lie l'autorité communale. » L'art. 77 LATC aménage les conditions dans lesquelles l'autorité communale (ou cantonale) peut être amenée, dans le cadre d'un examen préjudiciel de la validité des dispositions d'affectation en vigueur, à en bloquer l'application pour mettre en chantier une modification de la planification existante (arrêt AC 1996/0128 du 9 octobre 1996, consid. 2a, in fine). Il s'agit d'une mesure provisionnelle qui doit empêcher que la réalisation d'un projet conforme à une réglementation devenue inadaptée ne compromette la révision de cette dernière (pour une analyse plus détaillée de l'art. 77 LATC, v. RDAF 1996 p. 476). Comme d'autres restrictions au droit de propriété, une telle mesure doit reposer sur l'intérêt public et respecter le principe de la proportionnalité. Sa mise en œuvre doit par conséquent se concilier avec le principe de la stabilité des plans, qui est un aspect du principe plus général de la sécurité du droit et qui doit permettre au propriétaire foncier, comme aux autorités chargées de mettre en œuvre la planification, de compter sur la pérennité des plans d'affectation (ATF 128 I 190 consid. 4.2 p. 198 ; 120 I a 227 consid. 2b p. 232). Dès lors,

pour répondre à l'intérêt public, l'application de l'art. 77 LATC suppose que les circonstances se soient sensiblement modifiées depuis l'adoption de la planification en vigueur pour qu'une adaptation de celle-ci apparaisse nécessaire, conformément à l'art. 21 al. 2 LAT). Pour justifier l'application de l'art. 77 LATC, l'intention de réviser la réglementation en vigueur doit avoir fait l'objet d'un début de concrétisation et reposer sur des motifs objectifs ; il faut que l'autorité compétente ait procédé au moins à quelques études préliminaires mettant en évidence des problèmes d'affectation et les solutions envisageables pour les résoudre (cf. TA, AC 2003/0256 du 7 septembre 2004, consid. 9 a ; AC 1996/0128 du 9 octobre 1996, consid. 2 b). Dans le cadre de l'application de l'art. 77 LATC, on devrait au premier chef se demander si l'affectation actuelle du secteur concerné telle que prévue par le PPA « Sentier du Lycée » présente de sérieux inconvénients, lesquels feraient apparaître un besoin de modification de la planification existante (TA, AC 1998/0128 du 9 octobre 1996). En l'occurrence, sous réserve de la question de l'accès qui sera examinée ci-après, les recourants n'invoquent aucun élément qui serait susceptible d'imposer une révision du PPA « Sentier du Lycée ». La municipalité a en outre clairement fait savoir qu'elle n'avait pas l'intention de modifier ce plan. Le tribunal constate pour sa part que la demande des recourants, qui tend à modifier la planification existante dans le sens d'une réduction du potentiel constructible du secteur régi par le PPA, va a priori à l'encontre des buts et principes régissant l'aménagement du territoire. Pour faire face aux besoins du marché du logement, il est en effet conforme aux principes de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, notamment à l'obligation d'assurer une utilisation mesurée du sol (cf. art 1 er al. 1 LAT), de prévoir une occupation plus dense des terrains ou des bâtiments déjà classés en zone à bâtir plutôt que d'étendre la superficie des zones à bâtir (cf. ATF 119 Ia 300 consid. 3c p. 304). On relève que ce principe, qui va à l'encontre d'une réduction des possibilités de bâtir de la zone, s'impose d'autant plus en l'espèce que l'on se trouve dans un secteur bien desservi par les transports publics. Il résulte de ce qui précède que c'est à bon droit que la municipalité a refusé d'appliquer l'art. 77 LATC dans le cas d'espèce. En tous les cas, celle-ci n'a pas abusé de la latitude de jugement dont elle dispose en la matière (v. notamment arrêt AC 1998/0128 précité).

c) aa) Selon les normes VSS, lesquelles ne sont pas des règles de droit et ne lient pas le tribunal mais sont cependant l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés de telle sorte qu'elles peuvent être prises en considération comme un avis d'expert (TA, AC.1999.0048 du 20 septembre 2000 ; AC.1999.0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a ; AC.1998.0005 du 30 avril 1999), le tronçon médian et la branche latérale ouest du sentier du Lycée constituent actuellement un chemin d'accès au sens de la norme SN 640 045, à savoir une route de desserte desservant une zone habitée jusqu'à 30 unités de logement, par opposition aux routes de desserte de quartier prévues pour desservir jusqu'à 300 unités de logement et aux routes d'accès prévues pour desservir jusqu'à 150 unités de logement. S'agissant de la qualification de l'embranchement ouest du sentier du Lycée, malgré les critiques formulées par les recourants, il n'y a en effet pas lieu de revenir sur le constat figurant dans l'arrêt AC.99.0162 du 28 février 2002 selon lequel cette partie du sentier du Lycée présente ses propres caractéristiques qui permettent de le considérer comme un chemin d'accès distinct de la première partie qui est plus large et permet une manoeuvre de rebroussement relativement aisée à son extrémité, à l'angle droit formé par ce tronçon principal et l'embranchement ouest. On note au d'ailleurs que l'étude Aragao ne remet pas en cause cette classification comme chemin d'accès. La norme SN 640 045 prévoit qu'un chemin d'accès est en fait un chemin piétonnier prévu pour être occasionnellement parcouru par des

véhicules à moteur et dont la superstructure est dimensionnée en conséquence. Selon l'étude Aragao, le tronçon médian et la branche latérale ouest du sentier du Lycée n'offriront pas les conditions requises par la norme SN 640 045 pour assurer des conditions d'écoulement du trafic, de mixité d'usagers (voitures, piétons et cyclistes) et de sécurité satisfaisantes, ceci compte tenu de l'augmentation de trafic induite par le projet. L'étude (p.21) admet que le trafic horaire déterminant sera de 12 véhicules/heure alors que la capacité réelle du tronçon médian et de la branche latérale ouest est comprise entre 30 et 35 véhicules/heure. Elle relève toutefois que la longueur d'un chemin d'accès doit être limitée entre 40 et 80 mètres alors que la portion du sentier du Lycée classée en chemin d'accès, soit le tronçon médian et la branche latérale ouest, présente une longueur totale de quelque 155 mètres (100 mètres pour la branche latérale ouest et 55 mètres pour le tronçon médian). A cela s'ajoute que, selon l'auteur de l'étude, la place de croisement qui se trouve dans l'angle droit à l'articulation de la branche latérale ouest et du tronçon médian serait d'un usage malaisé, en raison notamment de la présence du mur de soutènement de la parcelle 855, qui gêne la visibilité. Enfin, l'étude relève que la place de croisement prévue le long de la parcelle 852 serait d'une longueur insuffisante et ne permettrait pas le croisement d'un véhicule utilitaire léger et d'une voiture de tourisme. bb) On peut admettre que, avec la réalisation du projet querellé, la circulation sur le tronçon médian et la branche latérale ouest du sentier du Lycée sera un peu moins aisée qu'actuellement. Cela étant, si l'on tient compte de la largeur de la route (3 m 50) et de l'existence d'une place d'évitement au niveau du coude, force est de constater que l'équipement sera suffisant pour absorber l'augmentation de trafic induite par 6 logements supplémentaires avec 11 places de parc. L'augmentation des mouvements pourra tout au plus impliquer un peu d'inconfort supplémentaire à certains moments de la journée. On ne saurait en revanche suivre les recourants lorsque ces derniers soutiennent que cette augmentation entraînera un problème de sécurité, notamment pour les piétons. Comme le tribunal administratif avait déjà eu l'occasion de le relever (AC.93.048 consid. 3), la présence d'un mur longeant le côté nord du sentier du Lycée et celle d'une haie sur son côté sud appellent les conducteurs à respecter les règles de prudence élémentaires en les incitant à rouler à une vitesse adaptée à la présence des piétons sur cette voie. Pour ce qui est de la situation au coude, il est vrai que celle-ci n'est pas totalement satisfaisante pour les piétons en raison des manœuvres susceptibles d'être effectuées en relation avec la place d'évitement et qu'on pourrait concevoir qu'une réflexion soit effectuée à cet égard par l'autorité communale. Cela étant, il s'agit d'une situation existante, sur laquelle les quelques mouvements supplémentaires induits par le projet n'auront pratiquement pas d'impact. On ne saurait par conséquent considérer que les exigences en matière d'équipement ne sont pas remplies pour ce motif. d) Les recourants soutiennent également que le bien-fonds ne dispose pas d'un accès répondant aux exigences requises dès lors qu'une place de rebroussement serait nécessaire pour les manœuvres liées à l'utilisation des deux places de parc prévues à l'extérieur et aux venues et départs des véhicules de livraison ou de service. Ils relèvent que les véhicules devront manoeuvrer en empiétant sur la parcelle 853, ceci sans que la parcelle 852 bénéficie du titre juridique requis. Comme le propriétaire de la parcelle 852 ne bénéficie d'aucun droit de passage sur la parcelle 853 et que le projet, tel qu'autorisé, implique effectivement que certains véhicules (notamment les véhicules de livraison et de service) devront manoeuvrer en empiétant sur cette parcelle, il apparaît que l'équipement n'est pas conforme aux exigences des art. 19 al. 1 et 22 al. 2 LAT et 104 al. 3 LATC et que le recours doit également être admis pour ce motif (pour un cas comparable, voir TA, AC 2004.0050 du 14

décembre 2004). Cela étant, pour les raisons évoquées plus haut, deux places de stationnement devront être supprimées dans le parking souterrain, ce qui devrait réduire la taille de ce dernier et rapprocher les bâtiments A et B. Ceci devrait permettre de libérer la place nécessaire pour que les manœuvres puissent s'effectuer sans empiéter sur la parcelle 853, ceci d'autant plus que pourrait également être envisagée une modification des aménagements extérieurs afin de faciliter les manœuvres sur la parcelle 852. Cas échéant, il appartiendra aux constructeurs de produire un nouveau plan des aménagements extérieurs en même temps que les plans relatifs à la modification du garage démontrant que les manœuvres mises en cause par les recourants sont possibles sans empiéter sur la parcelle 853. e) Les recourants mettent également en cause la sortie du garage souterrain sur le sentier du Lycée au motif qu'il ne serait pas démontré que celle-ci respecte l'exigence de la norme VSS 640'050 selon laquelle la déclivité de la rampe d'accès au garage ne doit pas dépasser 5% sur les 5 premiers mètres à compter du bord de la chaussée. Ils soutiennent en outre que les conditions de visibilité au débouché sur le sentier du Lycée ne seraient pas démontrées et que celui-ci poserait un problème de sécurité vis-à-vis des piétons. Vérification faite sur les plans d'enquête, l'exigence des 5% est respectée. Pour ce qui est du débouché sur le sentier du Lycée, il est vrai que la visibilité ne sera pas optimale. La vision locale a toutefois montré que, compte tenu des caractéristiques de ce chemin (chemin utilisé par des piétons et des véhicules circulant à faible vitesse), la sortie des quelques véhicules concernés pourra s'effectuer dans des conditions, notamment de sécurité, admissibles. Cela étant, dans le cadre du réexamen du projet qui sera effectué, on pourrait concevoir que soit étudiée une entrée à l'est du garage et une sortie à l'ouest, contrairement à ce qui est apparemment prévu. Les conditions de visibilité à cet endroit étant meilleures, cette solution apparaît a priori préférable pour les usagers du chemin (piétons et automobilistes) et devrait permettre de simplifier les manœuvres en bout de chemin en limitant les situations de croisement. f) Les recourants relèvent enfin qu'ils ne comprennent pas comment le trafic du chantier sera organisé, compte tenu de l'impossibilité pour les camions d'accéder à la branche latérale ouest du sentier du Lycée et pour tout type de véhicule de manœuvrer sur la parcelle 852, une fois le gros œuvre terminé. Il apparaît douteux que d'éventuels problèmes d'organisation d'un chantier puissent remettre en cause la délivrance d'un permis de construire sous l'angle des exigences en matière d'équipement. Cela étant, on constate que les problèmes d'accès pour les véhicules lourds posés par le chantier du projet litigieux ne devraient pas être différents de ceux rencontrés régulièrement par de nombreux chantiers en milieu urbain. 6. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis en tant qu'il concerne le nombre de places de stationnement et la question de l'accès par les véhicules de livraison et de service (obligation de manœuvrer sur la parcelle 853), les autres griefs étant rejetés. Ceci entraîne l'annulation du permis de construire, le dossier étant retourné à la municipalité pour nouvelle décision après modification du projet sur ces deux points. Vu le sort du recours, les recourants ont droit à des dépens réduits, à la charge des constructeurs. Les frais de la cause seront partagés entre les constructeurs et les recourants, à raison de 1'500 fr. pour les constructeurs et 1'000 fr. pour les recourants.