

VD_OMNI AC.2011.0269 vom 25. April 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-04-25, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0269

FR: VD_OMNI AC.2011.0269 du 25 avril 2013

IT: VD_OMNI AC.2011.0269 del 25 aprile 2013

Regeste

OOSTVEEN et consorts/RONICHRI TRUST FOUNDATION, Municipalité de Lutry, Service de la mob | Construction de 8 bâtiments "minergie" abritant 85 logements sur la commune de Lutry. L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage. Recours au TF rejeté par arrêt du 25 avril 2013 (1C_532/2012).

Erwägungen

E. 1

Le Tribunal fédéral a annulé le paragraphe 2 du chiffre II du dispositif de l'arrêt du 30 décembre 2010, en reprochant à la cour cantonale de n'avoir pas examiné le grief des recourant concernant l'accès du bâtiment n° 9 par le chemin du Crêt-des-Pierres. a) Selon l'art. 104 al. 3 LATC, 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. L'art. 49 al. 1 LATC précise que l'équipement est défini par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (Jomini commentaire LAT art. 19 n°19). La voie d'accès est aussi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241 ainsi que les ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). b) Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du tribunal se réfère en général aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route et des transports, désignées normes VSS (arrêts AC 1995/0050 du 8 août 1996, AC 7519 du 6 janvier 1993, AC 1992/0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190 et l'arrêt AC 1002/0379 du 24 juin 1994). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal ; mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés ; elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC.2003.0256 du 7 septembre 2004 consid. 3, AC.2003.0017 du 29

décembre 2004, AC.2001.0099 du 18 avril 2002, AC.2000.0051 du 10 avril 2001, AC 1998/0005 du 30 avril 1999 et AC 1999/0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a et l'arrêt AC 1999/0048 du 20 septembre 2000). En ce qui concerne l'estimation de la génération de trafic, le tribunal a eu l'occasion d'observer qu'il existait différentes méthodes de calcul : selon les évaluations pratiquées par les ingénieurs en trafic, une place de parc d'une habitation génère environ 2.3 à 3.5 mouvements de véhicules par jour ; en outre, selon les recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (EAE), chaque place génère environ 0.35 véhicules par heure de pointe (arrêt TA AC 2000/0051 du 10 avril 2001). Aussi, la norme VSS 640 016a sur le trafic déterminant donne des valeurs indicatives sur le trafic horaire déterminant (THD) en pourcentage du trafic journalier moyen (TJM). C'est ainsi que pour le trafic pendulaire et le trafic local, la valeur moyenne de 10% est retenue (tableau 1 de la norme VSS 640 016a). Il convient de préciser encore que les normes VSS concernant les types de routes traitent des quartiers nouveaux où il s'agit d'éviter la création de situations dangereuses, et elles n'abordent pas les situations existantes (arrêt AC.1995.0050 du 8 août 1996); elles servent toutefois de référence pour apprécier la capacité des voies de dessertes existantes, comme celle du chemin du Crêt-des-Pierres qui constitue une route d'accès au sens de la norme VSS 640'045 (voir arrêt AC.2001.0099 du 18 avril 2002). c) Le chemin du Crêt-des-Pierres, qui dessert 83 unités de logements, et sur lequel 16 logements peuvent être raccordés en amont (soit 99 logements au total), fait partie des routes d'accès au sens de la norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) 640'045, désignée: « projet, base, type de routes : routes de desserte ». Selon cette norme, la route d'accès peut desservir jusqu'à 150 logements. Elle peut comporter une ou deux voies de circulation avec des caractéristiques d'aménagements des voies de circulation réduites. La norme précise expressément que l'aménagement d'un trottoir n'est pas indispensable; en outre, ce type de routes ne nécessite pas de marquage et la largeur doit permettre le croisement de deux voitures de tourisme en cas de vitesse très réduite, ce qui permet une largeur de la voie à 4.00 m, si les bords de la route sont dégagés, à 4.20 si l'un des bords de la route est longé par un mur et à 4.40 m si les deux bords de la route sont longés par des murs. Cette variation de la largeur résulte de la marge de sécurité de 20 cm calculée de chaque côté du véhicule selon la norme VSS 640'201 (p. 4). La capacité horaire déterminante est limitée à 100 véhicules par heure, ce qui correspond à environ 10 % du trafic journalier moyen, qui peut s'élever ainsi à quelque 1'000 véhicules par jour (voir la norme VSS 640'016a) alors que le trafic actuel est de l'ordre de 600 véhicules par jour. aa) L'aménagement de routes de desserte, dont fait partie la route d'accès, doit répondre aux caractéristiques propres liées à leur fonction. De telles routes sont en effet conçues pour de faibles vitesses qui permettent de bien intégrer la route dans le tissu urbain. « Les caractéristiques du tracé, le profil ainsi que les conditions de visibilité qui déterminent l'image de la route doivent agir comme des modérateurs de vitesse. Pour cela, il est souvent utile de briser la régularité et l'uniformité dans le sens longitudinal et de diversifier les abords de la route. L'aménagement doit montrer que les usagers motorisés et les usagers non motorisés sont mis sur le même pied. Cela revient à valoriser les objectifs non liés à la circulation (...) » (norme VSS 640'045, p. 2 chiffre 6). Le tribunal a d'ailleurs constaté dans sa jurisprudence que, selon les études récentes et les développements en matière de modération du trafic, l'aménagement d'un trottoir ne constitue pas toujours le type d'aménagement le plus adéquat pour assurer la sécurité des piétons; c'est le cas particulièrement dans le cas de rues et chemins assimilables à des "routes d'accès" selon la norme VSS mentionnée plus haut, qui plus est, lorsqu'il est

prévu de les intégrer à une zone 30 (arrêt AC 1998/0005 du 30 avril 1999). C'est ainsi que le tribunal a refusé de reconnaître un intérêt public à une demande d'expropriation visant à élargir une voie publique en vue de la création d'un trottoir. Le tribunal a considéré en substance que l'aménagement du trottoir selon le projet litigieux occasionnerait un "élargissement visuel" de la route, et inciterait les conducteurs de véhicules à circuler plus rapidement. En revanche, dans ce cas, le rétrécissement de la chaussée d'environ 1,50 m avait un effet modérateur favorable sur les vitesses de circulation, et améliorait les conditions de sécurité en tenant compte de toutes les catégories d'usagers, y compris les cyclistes (voir arrêt TA AC 1997/0027 du 18 juillet 1997). La création d'un trottoir ne constitue pas une garantie absolue de sécurité pour les piétons alors que des mesures de modération du trafic permettent de sensibiliser l'automobiliste à un comportement plus prudent et prévenant et, par une réglementation adéquate comme celle de la zone 30 ou de la zone de rencontre, d'assurer une sécurité optimale à tous les usagers de la route (voir notamment arrêt AC 1998/0005 du 30 avril 1999, consid. 7, voir aussi arrêt AC 2003.0256 du 7 septembre 2004). La sécurité des piétons peut donc être assurée par une telle signalisation routière ou par des aménagements routiers qui permettent une modération effective du trafic (Jomini, Commentaire LAT, art. 19 N. 24). bb) Il est vrai que ces mesures font 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 (art. 25a LAT); 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 (voir notamment les arrêts AC.2006.0305 du 28 décembre 2007, consid. 6; AC.1995.0050 du 8 août 1996 consid. 3a/bb, p. 17 et 18). Lorsque le plan d'affectation est en vigueur, l'octroi du permis de construire ne peut en revanche être subordonné à l'adoption d'une mesure de signalisation routière, dont le constructeur ne pourrait s'acquitter par ses propres moyens (ATF 119 Ib 490-491 consid. 7b). Il suffit toutefois que les conditions d'accès existantes présentent un degré de sécurité suffisant pour les piétons ou 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 mises en place à l'achèvement du projet de construction (AC.1995.0050 du 8 août 1996 consid. 3a/cc). cc) Enfin, la jurisprudence a encore précisé que pour déterminer si un accès est suffisant, l'autorité peut se référer à la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui règle les aspects concernant la sécurité des piétons (Jomini, op.cit n° 24, arrêt TA AC.1998.0005 du 30 avril 1999; message relatif au projet de loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in : FF 1983 IV p. 4). Les principes de la LCPR doivent ainsi 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 (AC.2011.0278 du 28 juin 2012 consid. 7a; AC.2008.0334 du 12 novembre 2009; AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3b p. 9; AC.1998.0005 du 30 avril 1999 consid. 7b p. 23, ainsi que Jomini, op. cit., art. 19 n° 25, voir aussi DEP 1995 p. 609). La mise en œuvre des réseaux de chemins pour pétons prévus par l'art. 2 LCPR peut prendre la forme de mesures de modération du trafic comme l'instauration de zone 30 ou de zones de rencontre (RDAF 1993 p.232 consid. 3c p. 236, voir aussi arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 3c). d) En l'espèce il convient de déterminer si les caractéristiques du chemin

du Crêt-des-Pierres sont conformes aux exigences requises par la norme VSS 640'045 et permettent d'accueillir le trafic supplémentaire qui serait provoqué par la réalisation du bâtiment n° 7. aa) En se référant au plan de situation produit par la municipalité et aux observations que l'on peut faire sur le site géoplanet, le tribunal constate que le chemin du Crêt-des-Pierres présente une longueur d'environ 500 mètres; il est bordé, dans sa partie inférieure et sur son côté est, par une bande longitudinale pour piétons jusqu' au débouché du chemin des Poses-Franches. Les largeurs varient entre 4.00 et 5.00 mètres sur le tronçon supérieur allant du chemin des Coullènes au chemin des Poses-Franches (200 mètres de long) et au débouché supérieur donnant sur le chemin des Coullènes, la chaussée s'évase à plus de 5,50 mètres; Sur le tronçon inférieur allant du chemin des Poses-Franches à la route des Monts-de-Lavaux (300 mètres de long), la largeur moyenne est de 5.00 mètres et présente un rétrécissement à 4 mètres et des sur-largeurs à 6 mètres, Les comptages effectués il y a quelques années relevaient 600 véhicules/jour tout en bas du chemin du Crêt-des-Pierres (et 60 à 65 véhicules aux heures de pointe du matin et du soir). Ce trafic est largement inférieur à la capacité d'une route d'accès qui s'élève à 1000 véhicules par jour. Il est par ailleurs vraisemblable que le trafic venant de la quinzaine de logements située en amont, (chemins des Coullènes, sentier de Crêt-du-Foux et chemin de la Grange-Rouge) se répartisse entre le chemin du Crêt-des-Pierres et celui du Crêt-Ministre et cette tendance sera probablement accentuée par l'élargissement et le réaménagement du chemin du Crêt-Ministre. Par ailleurs, en considérant que la grande majorité du trafic induit par les habitations s'écoule en relation avec la route des Monts-de-Lavaux, on peut considérer que le transit complètement extérieur au quartier est très faible sur le chemin du Crêt-des-Pierres. A l'inverse, le trafic existant d'environ 500 véhicules par jour au chemin du Crêt-Ministre desservant actuellement une trentaine de logements montre que le transit Nord-Sud est concentré sur ce chemin et ne touche pratiquement pas le chemin du Crêt-des-Pierres (selon les mêmes critères de calcul, 30 logements peuvent entraîner un trafic variant entre 210 et 225 véhicules par jour). bb) Aussi, la grande majorité des logements se raccorde sur la partie inférieure du chemin du Crêt-des-Pierres alors que la partie supérieure plus étroite ne dessert qu'une dizaine de logements avec les 16 logements desservis en amont par les chemins de Coullènes. de la Grange-Rouge et le sentier de Crêt-du-Foux. Le tracé sinueux et en pente de cette voie d'accès répond aux exigences de la norme qui consistent à briser la régularité et l'uniformité de la voie dans le sens longitudinal et à diversifier les abords de la route de telle sorte que l'aménagement doit montrer que les usagers motorisés et les usagers non motorisés sont mis sur le même pied et permettre de valoriser des objectifs non liés à la circulation (rencontres, loisirs, jeux). L'absence d'un trottoir ne constitue pas une menace pour les piétons compte tenu de la configuration des lieux, qui impose à l'automobiliste une vitesse réduite, spécialement dans la partie supérieure de cette voie, plus étroite et plus sinueuse. De plus, il est constaté que la municipalité et le Service des routes ont déjà engagé les mesures nécessaires à l'instauration d'une zone 30. Il apparaît que la pourrait être mise en place simultanément à l'achèvement des travaux de construction du bâtiment 7, même si la configuration des lieux joue déjà un rôle de modération importante du trafic. e) En définitive, le tribunal constate que le chemin du Crêt-des-Pierres présente les caractéristiques d'une route d'accès conforme à la norme VSS 640'045, la partie supérieure pouvant même être assimilée à un chemin d'accès (voir tableau ci-dessous p. 21). En effet, le tronçon supérieur du Crêt-des-Pierres, compris entre le chemin des Poses-Franches et le chemin des Coullènes dessert une dizaine de logements qui induisent environ 70 à 80 véhicules par jour. En ce qui concerne le trafic lié aux 16

logements en amont le tribunal relève que le chemin de la Grange-Rouge, côté amont, est relié avec la route de la Métraude. Le chemin de la Grange-Rouge et le sentier de Crêt-de-Foux débouchent au sud sur le chemin des Coullènes sans se raccorder directement sur le chemin du Crêt-des-Pierres. Si le chemin des Coullènes reçoit en effet un embranchement du chemin du Crêt-des-Pierres, son extrémité est débouche en revanche sur le chemin du Crêt-Ministre et sur la route de la Claie aux moines. Ainsi, considérer que le trafic induit par les 16 logements riverains du chemin des Coullènes, du sentier de Crêt-de-Foux et du chemin de la Grange-Rouge se déverse entièrement sur le chemin du Crêt-des-Pierres constitue une hypothèse maximaliste. Dans ce cas extrême, ces 16 logements peuvent induire un trafic de quelque 110 à 120 mouvements par jour. Ces 16 logements additionnés aux 10 logements du tronçon supérieur, donnent au total 26 logements avec un trafic total de 180 à 200 véhicules par jour. Ce tronçon répond donc aujourd'hui aux critères du chemin d'accès selon la norme VSS 640'045. Même en ajoutant les 9 logements du projet de bâtiment n° 7, induisant 66 véhicules par jour, on obtient 35 logements et 246 à 266 véhicules par jour sur ce tronçon supérieur. Le critère de la capacité pratique du chemin d'accès, qui est de 500 véhicules par jour (50 véhicules par heure), est donc largement respecté. Il est vrai que le nombre de logements dépasse légèrement le maximum de 30 retenu par la norme, mais en comparaison du maximum de 150 logements fixé pour la route d'accès, ce tronçon peut encore être assimilé à un chemin d'accès, ce d'autant plus que l'essentiel du trafic de transit est reporté sur le chemin du Crêt-Ministre.

E. 2

a) Les recourants se réfèrent toutefois à l'expertise du bureau CITEC effectuée dans le cadre de la procédure AC.2008.0311. Ils estiment que les critiques formulées dans cette expertise concernant le chemin du Crêt-MINistre s'appliquerait « mutatis mutandis » (c'est-à-dire par analogie) au chemin du Crêt-des-Pierres. A leur avis, l'instauration d'une zone 30 ne serait pas de nature à sécuriser cette voie. Ils font état des gabarits minimaux qui s'appliqueraient également à l'instauration d'une zone 30. Les recourants critiquent aussi l'affirmation du conseil de la municipalité selon laquelle les futurs habitants du bâtiment n° 7 utiliseraient le chemin du Crêt-Ministre pour leurs déplacements car un certain nombre de piétons ou de cyclistes utiliseraient, la chaussée actuelle qui présenterait des dangers. b) Le tribunal a procédé à une analyse approfondie de l'expertise CITEC dans l'arrêt AC.2008.0311 dont on peut citer le passage suivant: «(...) aa) Selon les normes VSS, le chemin du Crêt-Ministre présente les caractéristiques d'une route de desserte. La norme de l'Union des professionnels suisses de la route VSS 640 045 désignée « Projet, bases; types de routes: routes de desserte » distingue toutefois trois types de routes de desserte: les routes de desserte de quartier, les routes d'accès et les chemins d'accès qui présentent les caractéristiques suivantes: Nombre maximum de logements desservis Trafic horaire déterminant (THD) maximum Route de desserte de quartier 300 150 Route d'accès 150 100 Chemin d'accès 30 50 bb) Il ressort de l'expertise que le chemin du Crêt-Ministre est actuellement emprunté par environ 500 véhicules par jour et dessert une trentaine de logements. La moitié du trafic constaté sur cette voie est en relation avec les habitations. Le trafic de transit est donc quantitativement faible et se limite à 200 à 300 unités de véhicule par jour. (...). Par ailleurs, la réalisation du projet « La Saujalle » entraînerait une augmentation de trafic de l'ordre de 800 unités de véhicule par jour, ce qui entraînerait un trafic journalier moyen (TJM) futur de l'ordre de 1'300 véhicules par jour correspondant à 130 véhicules à l'heure de pointe (10% du TJM). Le nombre de logements projetés desservis par le chemin du Crêt-Ministre s'élève à environ 80 auxquels s'ajoutent les 30

logements existants, soit 120 logements au total. Il apparaît ainsi que le chemin du Crêt-Ministre répond d'une part aux caractéristiques d'une route d'accès au sens de la norme VSS 640 045 par un nombre de logements inférieur à la limite des 150, mais d'autre part à une route de desserte de quartier en raison d'un trafic horaire déterminant futur supérieur à 100 véhicules. (...) » Ainsi, le chemin du Crêt-Ministre présente à la fois les caractéristiques d'une route de desserte de quartier et d'une route d'accès au sens de la norme VSS 640'045 alors que le chemin du Crêt-des-Pierres est seulement une route d'accès, même avec l'augmentation de trafic pronostiquée par le bureau d'étude Transitec de 100 véhicules, par jour, ce pronostic semblant même surestimé. Or, les exigences posées pour des routes de desserte de quartier sont sensiblement différentes de celles concernant les routes d'accès. La norme impose en effet deux voies de circulation avec l'aménagement d'un trottoir au moins d'un côté pour une route de desserte de quartier (norme VSS 640'045 p. 5 tableau 1). En outre, le cas de croisement déterminant pris en compte par la norme (camion avec voiture de tourisme à vitesse très réduite) requiert une largeur plus importante pour une telle voie. En tous les cas, le tribunal constate que les contraintes de circulation applicables au projet d'agrandissement du chemin du Crêt-Ministre sont sensiblement différentes de celles qui concernent le chemin du Crêt-des-Pierres. Par ailleurs le tribunal avait aussi fait les constats suivants en ce qui concerne les dangers accrus liés à l'élargissement du chemin du Crêt-Ministre et à la création d'un trottoir: « (...) Le tribunal constate que la réalisation du projet d'urbanisme au lieu-dit « La Saujalle » va entraîner à la fois une forte augmentation de la densité des piétons utilisant le chemin du Crêt-Ministre, et à la fois une augmentation du trafic et des dangers qui peuvent en résulter pour les piétons. C'est pourquoi, s'agissant d'une route de desserte qui présente à la fois les caractéristiques d'une route d'accès (moins de 100 logements) et celles d'une route de desserte de quartier (trafic horaire déterminant entre 100 et 150 véhicules), les principes de technique de circulation et les exigences relatives à l'urbanisme et à l'aménagement routier de la norme VSS 640 045 sont à prendre en considération; (...) L'étude propose aussi « la mise en œuvre d'une zone 30 » sur les chemins du Crêt-des-Pierres et du Crêt-Ministre, notamment, ainsi que la création d'un trottoir continu tout le long du chemin avec un aménagement de voirie correspondant aux besoins du trafic futur, ce qui donne le profil d'aménagement suivant : une banquette de 0.50 m, une chaussée de 4.50 m et un trottoir chanfreiné de 1.50 m. Ce nouveau profil est de nature à modifier le comportement actuel des automobilistes. En effet, il ressort de l'étude de juin 2001 (fiches établies pour les chemins du Crêt-Ministre et du Crêt-des-Pierres), que la vitesse actuelle des véhicules (30 km/h à la montée et 40 km/h à la descente) résulte essentiellement de la configuration de l'espace routier et de l'effet modérateur qu'il provoque sur les automobilistes. L'élargissement de la route avec la création d'un trottoir aurait ainsi pour conséquence de supprimer l'effet modérateur donné par le rythme de la topographie des lieux et l'étroitesse de la chaussée et d'augmenter la vitesse ainsi que les dangers pour les piétons, en particulier les élèves du collège des Echerins. De plus, la bordure du trottoir chanfreiné a pour effet de réduire la largeur effectivement utilisable pour les piétons d'environ 15 cm. Le tribunal a d'ailleurs déjà relevé qu'un trottoir de 1.50 m est problématique en ce sens qu'il n'offre pas une marge suffisante pour un adulte avec une poussette et un enfant à ses côtés (arrêt AC.1998.0005 du 30 avril 1999). En définitive, il apparaît que les travaux de réaménagement du chemin du Crêt-Ministre doivent être couplés avec le projet communal de création d'une zone de modération du trafic, soit une zone 30. Cette condition est nécessaire pour tenir compte de la forte augmentation de la densité de population le long de cet axe, et des dangers accrus

pour les piétons qui résultent d'une part de l'augmentation prévisible des vitesses liée à l'élargissement de la route avec un profil uniforme, et d'autre part des dimensions et caractéristiques du trottoir projeté. (consid. 3d p. 12). (...) Sur le chemin du Crêt-Ministre, où il est prévu un élargissement, la mise en zone 30 constitue une mesure d'accompagnement requise par le tribunal dans la procédure AC.2008.0311 et qui est effectivement prévue par la commune. En ce qui concerne le chemin du Crêt-des-Pierres, le tribunal estime qu'un réaménagement n'est pas nécessaire; mais l'effet modérateur de la configuration du chemin pourrait être renforcé par l'intégration du chemin dans la zone 30 projetée. c) Il convient encore de relever que le bâtiment n°

E. 7

compte 9 logements avec deux places de stationnement chacun. Le pronostic de trafic calculé à raison de 2.3 à 3.5 mouvements de véhicules par jour pour chaque place de parc s'élèverait entre 42 et 63 véhicules par jour; en prenant en compte 3 habitants par logement et un trafic de 2.5 trajets par habitant on aboutit à un trafic de 68 véhicules par jour. Enfin, même avec les 100 véhicules par jour estimés par Transitec, cette augmentation du trafic ne modifierait pas les caractéristiques déterminantes du chemin du Crêt-des-Pierres qui reste une route d'accès au sens de la norme VSS 640045. De plus, le chemin du Crêt-des-Pierres se divise en deux secteurs distincts. La partie supérieure ne dessert qu'une dizaine de logements et correspondrait, sur ce tronçon, à la définition d'un chemin d'accès, appelé à desservir de petites zones habitées jusqu'à 30 unités de logements, même avec la réalisation du bâtiment n° 7, la largeur du chemin d'accès pouvant être réduite à 3.40 m pour permettre le croisement à vitesse réduite d'une voiture et d'un cycle (voir l'arrêt AC. 2003.0256 du 7 septembre 2004 consid. 3c/bb). Dans ces circonstances, le tribunal doit considérer que le chemin du Crêt-des-Pierres, dans sa configuration actuelle, constitue un accès suffisant pour desservir le bâtiment n° 7 du projet contesté; en effet l'accroissement du trafic automobile et piétonnier qui résulte de cette construction reste dans les limites de capacité d'une telle voie, en particulier des caractéristiques des routes d'accès, telles qu'elle sont définies par la norme VSS 640'045. 3. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté en ce qui concerne les griefs des recourants relatifs à l'équipement en accès du bâtiment n° 7, qui est suffisant et conforme à la norme VSS 640'045. Le tribunal doit statuer à nouveau seulement en ce qui concerne le 2ème paragraphe du chiffre II du dispositif de l'arrêt du 30 décembre 2010 (AC.2009.0043), ainsi que sur les chiffres III et IV qui concernent la répartition des frais et dépens. En effet, le chiffre I et le chiffre II 1er paragraphe du dispositif de cet arrêt n'ont pas été annulés par le Tribunal fédéral et sont donc toujours en force. Ainsi, sur le fonds, le dispositif du présent arrêt a pour seule fonction de compléter le 2ème paragraphe du chiffre II de l'arrêt du 30 décembre 2010. Comme le grief des recourants doit être rejeté, le tribunal reprendra donc la même formulation, à savoir: « les décisions de la Municipalité de Lutry des 2 et 5 février 2009 délivrant les permis de construire pour les bâtiments 7 et 8 et levant les oppositions des recourants concernant ces bâtiments sont maintenues ». En ce qui concerne la répartition des frais et dépens, le tribunal constate que l'issue de la procédure est identique à celle qui a donné lieu à l'arrêt du 30 décembre 2010 et qu'il n'y a pas lieu de modifier la règle de répartition. Il convient donc de compenser les dépens et de répartir les frais de justice, arrêtés à 3'000 fr., à parts égales entre la fondation constructrice et les recourants.