

VD_OMNI AC.2012.0027 vom 30. Januar 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-01-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2012.0027

FR: VD_OMNI AC.2012.0027 du 30 janvier 2013

IT: VD_OMNI AC.2012.0027 del 30 gennaio 2013

Regeste

SMADJA, JEDWAB-BERNER, GEISER, SPIESS, DYSON, CROSET, THIEBAUD, KLOPOTOV, MARXER, STOFFEL/Municipalité de Lausanne, COOPÉRATIVE D'HABITAT ASSOCIATIF | Construction de 2 bâtiments locatifs faisant suite à un 1er projet annulé sur recours par la CDAP. L'accès est suffisant, comme l'avait déjà relevé la CDAP dans son précédent arrêt, non contesté, même avec une place de parc supplémentaire; la question des manoeuvres qui nécessiteraient peut-être un empiètement sur la parcelle voisine n'est pas déterminante car concernant une question de droit privé échappant à la compétence du tribunal (c. 4). Distance aux limites respectée (c. 5). Gabarit de l'attique conforme, le RPGA autorisant un léger dépassement (c. 6). Dépendances (couvert à vélos et local fermé de chacun 22m²) admissibles, car de dimensions modestes eu égard aux 2 bâtiments principaux de 268 et 134 m² et présentant approximativement la surface d'un garage pour 2 véhicules (c. 7). Recours rejeté. Recours au TF partiellement admis (1C_243/2013 du 27 septembre 2013).

Erwägungen

E. 1

En ce qui concerne la qualité pour recourir, les recourants Smadja sont propriétaires de la parcelle n° 4'111 et les recourants Croset, Thiébaud, Stoffel et Barraud sont propriétaires de quotes-parts de la parcelle n° 4'106. Ces deux parcelles sont contiguës à la parcelle n° 4'108. Dès lors que le recours est ouvert pour ces derniers, le tribunal peut se dispenser d'examiner plus avant la qualité pour recourir des autres recourants. Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Les recourants ont sollicité la tenue d'une audience avec inspection locale. a) Le droit d'être entendu tel que garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend le droit pour l'intéressé de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 129 II 497 consid. 2.2 p. 505; 124 I 49 consid. 3a p. 51 et les réf. cit.). En particulier, le droit de faire administrer les preuves suppose notamment que le fait à prouver soit pertinent et que le moyen de preuve proposé soit apte et nécessaire à prouver ce fait. L'autorité peut donc mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient pas l'amener à modifier sa décision (ATF 130 II 425 consid. 2.1 p. 429 et les réf. citées). b) En l'espèce, le dossier de la cause est

suffisamment complet pour permettre au tribunal de trancher, au vu des considérants qui suivent. En particulier, la cour de céans, dans la composition identique à celle de la présente procédure, s'est déjà rendue sur place dans le cadre du recours porté contre le premier projet sur la parcelle litigieuse (AC.2009.0182 précité). Le tribunal a ainsi connaissance des lieux, de sorte qu'une nouvelle inspection des lieux n'apparaît pas nécessaire. Pour le reste, les recourants ont pu faire valoir leurs arguments lors d'un double échange d'écritures intervenu dans la présente procédure. Il y a dès lors lieu de rejeter leur requête tendant à la tenue d'une audience avec inspection locale.

E. 3

Les recourants font valoir que la décision attaquée n'est pas suffisamment détaillée, partant qu'elle n'est pas motivée à satisfaction de droit. a) Une décision administrative doit notamment contenir " les faits, les règles juridiques et les motifs sur lesquels elle s'appuie " (art. 42 let. c de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]). Cette exigence découle du droit d'être entendu, tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 Cst, ainsi que par l'art. 27 al. 2 de la Constitution du 14 avril 2003 du Canton de Vaud (Cst-VD; RSV 101.01). Ce droit confère notamment à toute personne celui d'exiger, en principe, qu'une décision ou un jugement défavorable à sa cause soit motivé. Il tend à éviter que l'autorité ne se laisse guider par des considérations subjectives ou dépourvues de pertinence; il contribue ainsi à prévenir une décision arbitraire. L'objet et la précision des indications à fournir dépendent de la nature de l'affaire et des circonstances particulières du cas; en règle générale, il suffit que l'autorité mentionne au moins brièvement les motifs qui l'ont guidée (ATF 126 I 97 consid. 2a p.102; 112 Ia 107 consid. 2b p. 109). L'autorité peut se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige; il suffit que le justiciable puisse apprécier correctement la portée de la décision et l'attaquer à bon escient, et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (ATF 134 I 83 consid. 4.1 p. 88; 133 I 270 consid. 3.1 p. 277; 130 II 530 consid. 4.3 p. 540; 126 I 15 consid. 2a/aa p. 16 et les arrêts cités). b) En l'occurrence, la motivation de la décision attaquée répond aux griefs soulevés par les recourants dans leur opposition, l'autorité intimée détaillant pour chaque moyen les motifs et bases légales sur lesquels elle a fondé son appréciation. On ne saurait donc considérer que la décision attaquée ne serait pas suffisamment motivée. Ce grief doit partant être rejeté.

E. 4

Les recourants font valoir que l'accès est insuffisant, tant s'agissant du trafic engendré par les neuf places de stationnement qu'en ce qui concerne les véhicules utilitaires et des services de secours. a) Dans son arrêt précédent du 5 novembre 2010 (AC.2009.0182), le tribunal de céans a déjà pris position sur ce grief comme suit (consid. 4): "a) 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 (pente, visibilité, trafic) - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, 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 incommodes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; ATF 1A.56/1999 et 1P.166/1999 du 31 mars 2000 consid. 5b p. 16 et les références citées; AC.2008.0138 du 31 juillet 2009 consid. 2a p. 12/13; AC.2007.0216 du 2 décembre 2008 consid. 8a p. 13; AC.2006.0317 du 25 octobre 2007 consid. 7a p. 10). Enfin, pour déterminer si un accès est suffisant, l'autorité peut aussi 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 (AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3a p. 8/9; AC.1998.0005 du 30 avril 1999 consid. 7 p. 23/24; JOMINI, Commentaire LAT, art. 19 n° 24; Message relatif au projet de loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in : FF 1983 ch. 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.2009.0086 précité; 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, Commentaire LAT, art. 19 n° 25, voir aussi DEP 1995 p. 609). 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 (AC.2009.0086 précité; AC.2008.0233 du 6 mai 2009; AC.2002.0013 du 10 décembre 2002). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence se réfère en général aux normes VSS. Les spécialistes du trafic considèrent généralement qu'une place de parc génère en moyenne 2,5 à 3 mouvements de véhicules par jour (AC.2009.0086 et AC.2008.0334 précités). b) En l'occurrence, le projet prévoit 8 places de stationnement, ce qui correspond à 20 à 24 mouvements par jour. Le rapport d'expertise produit par les recourants retient en revanche un nombre approximatif de 3,3 mouvements par véhicule par jour, ce qui correspondrait à 26,4 mouvements par jour. Comme l'a démontré le rapport d'expertise et comme il a pu être constaté en audience, l'accès sur le chemin de Bochardon est relativement étroit, la chaussée ayant une largeur variable entre 2,90 m et 4,20 m, et nécessite d'empiéter sur des parcelles privées en cas de croisement entre véhicules. Le tribunal a déjà eu l'occasion de juger, dans de tels cas d'empiètement, même relevant du domaine privé, que l'accès au projet de construction restait suffisant au sens de la jurisprudence, notamment au regard du fait que le chemin litigieux était principalement, sinon exclusivement utilisé par les riverains qui connaissent la configuration du site et les endroits nécessitant une attention plus soutenue (AC.2002.0213 précité). Le tribunal a également considéré que, dès lors qu'un *modus vivendi* s'est instauré entre les usagers selon lequel un empiètement sur des fonds privés au-delà de la servitude de passage est toléré pour permettre le croisement de véhicules, il ne serait pas admissible qu'une telle tolérance

ne s'adresse plus que de manière différenciée aux seuls habitants actuels du quartier et non pas à des nouveaux venus. Tant que les propriétaires de places servant à l'évitement ne condamnent pas celles-ci, que ce soit pour sauvegarder leur propre intérêt, respecter la loi sur les routes ou éviter l'engagement d'une procédure de correction de limites, elles font partie de la situation existante, dont on peut donc déduire qu'elle permet des croisements; peu importe que les constructeurs ne soient pas au bénéfice d'un titre juridique pour les empiètements en cause (AC.2005.0169 du 15 décembre 2005 et réf.). En l'espèce, la servitude de passage dessert déjà quelques six immeubles longeant le côté ouest du chemin de Bocharдон. Les difficultés de circulation auxquelles font mention les recourants concernent ainsi un nombre conséquent d'habitants, sans toutefois que l'accès litigieux ait été mis en cause. Dans ces circonstances, on ne saurait considérer que l'accès à la parcelle litigieuse est insuffisant sans dangers excessifs au sens de la jurisprudence précitée. Reste uniquement à déterminer si l'accroissement prévu par le projet serait de nature à surcharger de manière excessive cette desserte. A cet égard, le rapport d'expertise produit par les recourants effectue des projections à partir d'un nombre de 15 places de stationnement, déterminé sur la base des normes VSS précitées (640 281), pour conclure que la faible marge de réserve de capacité du chemin de Bocharдон permettrait d'absorber l'équivalent d'un projet réduit au moins de moitié, en termes de nombre de logements. Or, comme il a été retenu plus haut, le nombre de 8 places de stationnement doit être considéré comme suffisant en l'espèce, de sorte que l'on se trouve ainsi dans une situation équivalant à une réduction approximative de 50% du trafic induit par le projet, tel que postulé par le rapport d'expertise. Même en retenant un mouvement journalier de 3,3 par véhicule, tel que préconisé par ce rapport, le trafic induit serait de l'ordre de 26,4 mouvements par jour, soit un mouvement horaire moyen de 1,65 (si l'on se réfère au rapport d'expertise qui détermine cette moyenne sur une période de 16 heures). La desserte comporte les particularités suivantes: il s'agit d'un chemin sans issue, destiné pour l'essentiel, sinon exclusivement, à des riverains connaissant le chemin et les endroits où une attention accrue s'impose. La parcelle n° 4108 constitue la dernière parcelle accessible par ce chemin, de sorte que l'accroissement du trafic qui est ici faible ne pourra être ultérieurement augmenté par d'autres constructions. Au vu de ces éléments, le tribunal, composé d'assesseurs spécialisés, ne voit pas de raison de s'écarter de l'appréciation faite par la municipalité consistant à admettre un accès suffisant à la parcelle. c) Quant aux difficultés d'accès pour les véhicules utilitaires et des services des secours évoqués par les recourants, l'expert mandaté par les recourants a reconnu en audience que la circulation de tels véhicules ne serait pas aisée mais restait possible. La municipalité a quant à elle produit un courriel du 13 mai 2009 de l'inspecteur communal de la police du feu confirmant que l'accès des véhicules lourds de sauvetage, "à savoir, le passage de 2.90 m entre le bâtiment 17881a (parcelle 4106) et le bâtiment 13447 (parcelle 4110)" était toléré. Il n'y a pas lieu de remettre en question cette appréciation. Au vu de ce qui précède, l'accès par une autre servitude de passage au nord de la parcelle n° 4108 n'apparaît pas opportune, dès lors que cette desserte est plus étroite (2,40 m) et paraît dans cette mesure difficile pour permettre un accès aux véhicules de premier secours notamment. d) Enfin, les recourantes habitant la parcelle voisine n° 4106 et les autres propriétaires de la PPE concernée ont aménagé une place de stationnement sur l'assiette de la servitude sise sur le chemin de Bocharдон. Il ressort des documents produits par la municipalité que cette place n'a pas fait l'objet d'une autorisation. L'existence d'une telle place, érigée de fait, n'apparaît dès lors pas de nature à remettre en question l'assiette même de la servitude qui n'est pas contestée et qui assure un accès suffisant de la parcelle

au sens de l'art. 104 al. 3 LATC. Au vu de ce qui précède, le grief de l'accès insuffisant de la parcelle doit être rejeté". b) En l'occurrence, le nouveau projet ici querellé prévoit la création de neuf places de stationnement, soit une de plus que précédemment. Or, en appliquant le même calcul que dans l'arrêt précité, le tribunal parvient à un trafic induit de l'ordre de 29.7 mouvements par jour (9 places x 3.3 mouvements journaliers tel que préconisé en page 20 du rapport Cert-Aragao du 8 octobre 2009 produit par les recourants), soit un mouvement horaire moyen de 1.85 (si l'on se réfère au rapport précité qui détermine cette moyenne sur une période de 16 heures). En l'occurrence, vu le cadre particulier d'une parcelle située au bout d'un chemin sans issue utilisé pour l'essentiel, sinon exclusivement, par des riverains connaissant le chemin et les endroits où une attention particulière s'impose, le projet litigieux, même augmenté d'une place par rapport au projet précédent, demeure admissible. Il convient également de prendre en considération la situation particulière résultant du fait que le projet émane d'une coopérative d'habitation qui prône un habitat, à tout le moins en partie, sans voiture. Le tribunal ne voit ainsi pas de raisons de s'écarter de son appréciation précédente selon laquelle l'accès à la parcelle litigieuse est suffisant, tant s'agissant du trafic induit par les places de stationnement qu'en ce qui concerne l'accès des véhicules utilitaires et des services de secours, et confirme cette appréciation dans le cadre de la présente procédure. c) Les recourants font encore grief au projet une insuffisance de place de manœuvre sur la parcelle à construire, ce qui aura pour conséquence un empiètement sur la parcelle voisine n° 4'106. A l'appui de leur grief, ils ont produit une étude complémentaire du bureau d'ingénieurs Cert-Aragao, du 29 juin 2011. Il ressort de l'étude précitée que des manœuvres de stationnement et de rebroussement sur la parcelle n° 4'108 sont possibles, cas échéant en adaptant le positionnement de la terrasse prévue sous forme de surface perméable indiquée sur la façade nord du bâtiment A (voir page 5 de cette étude), de manière à faciliter la manoeuvre, ou encore moyennant une manoeuvre en plusieurs étapes. Un risque d'empiètement sur la parcelle n° 4'106 n'apparaît par ailleurs pas démontré si l'on considère que l'espace figuré en vide sur ladite parcelle dans l'étude comporte en fait des places de stationnement pour l'immeuble du Bochardon n° 9 (voir notamment photographie en page 14 du rapport Cert-Aragao de 2009). Quoiqu'il en soit, ce grief ne saurait remettre en question l'exigence d'un accès suffisant, dès lors qu'il concerne une question de droit privé qui échappe à la compétence du tribunal de céans. d) Enfin, les recourants ont encore mis en doute, dans leur mémoire complémentaire, la largeur de l'espace prévu pour la circulation sur la parcelle n° 4'108 qui serait non-conforme aux normes VSS, dès lors qu'il faudrait une largeur de 3,3 m alors que les plans indiqueraient une largeur de 3,03 m. Cet argument doit être rejeté. Même en admettant l'exigence d'une allée de circulation d'une largeur de 3,3 m, postulée par la norme VSS SN 640 291a, il ressort des plans que cette dimension est respectée. Ce grief semble d'ailleurs résulter d'une lecture erronée du plan de situation mis à l'enquête qui indique une surface carrossable gravier de 303 m². Vu ce qui précède, ce grief est rejeté.

E. 5

Les recourants contestent le respect des distances aux limites, en particulier au regard de l'art. 27 RPGA. a) Cette disposition prévoit ce qui suit: " 1 Lorsque la façade d'un bâtiment se présente obliquement par rapport à la limite de propriété, la distance réglementaire peut être mesurée au milieu de la façade et perpendiculairement à la limite. 2 Toutefois, l'angle le plus rapproché de la limite doit être distant d'au moins 4,00 mètres et l'angle le plus éloigné, à la distance réglementaire augmentée de la valeur du rapprochement dont bénéficie l'angle le plus proche de la limite. 3 Un seul angle par façade peut bénéficier de cette disposition".

Conformément à l'art. 114 RPGA, la distance entre un bâtiment et la limite de propriété est de 6 m au minimum, en zone mixte de moyenne densité. b) En l'espèce, il ressort des plans d'enquête que trois façades se présentent obliquement par rapport à la limite de propriété, à savoir la façade nord-ouest du bâtiment A et les façades nord-est et sud-est du bâtiment B. Toutefois, seules deux façades, à savoir la façade nord-ouest du bâtiment A et la façade sud-est du bâtiment B excèdent la distance réglementaire aux limites. Or, cette distance réglementaire, mesurée au milieu de la façade et perpendiculairement à la limite (art. 27 al. 1 RPGA), est égale ou supérieure à 6 m pour ces façades (v. plan de situation). Les deux angles concernés les plus rapprochés des limites sont situés à plus de 4 m de celles-ci, soit à 4.75 et 7.49 m s'agissant de l'angle nord-ouest du bâtiment A, respectivement à 5.18 et 4.80 m pour l'angle sud-est du bâtiment B; quant aux façades concernées, l'angle le plus éloigné de la façade nord du bâtiment A est situé à 7.50 m (angle nord-est du bâtiment A), ce qui est conforme à l'exigence de l'art. 27 al. 2 RPGA qui exige une distance minimale de 7,25 m (soit $6\text{ m} + 1,25 [6 - 4,75]$). S'agissant du bâtiment B, l'angle le plus éloigné de la façade est, soit l'angle nord-est est situé à 6.88 m alors que la distance minimale exigée est de 6.82 m (soit $6\text{ m} + 0,82 [6 - 5,18]$). Quant à la façade sud du bâtiment B, l'angle le plus éloigné est situé à 7.22 m (angle sud-ouest), alors que la distance minimale exigée est de 7,20 m (soit $6\text{ m} + 1,20 [6\text{ m} - 4.80\text{ m}]$). Enfin, un seul angle par façade est concerné en l'espèce, si bien que l'al. 3 de l'art. 27 RPGA est également respecté. Ce grief doit dès lors être rejeté.

E. 6

Les recourants font valoir que dès lors que le gabarit de l'attique du bâtiment A est trop important, il n'est plus possible de considérer cet étage comme un attique mais qu'il doit être qualifié de "niveau", et la hauteur être calculée en toiture de celui-ci et non pas de son balcon, ce qui entraîne un dépassement de la hauteur admissible. a) Selon l'art. 115 RPGA, la hauteur des façades en zone mixte de moyenne densité est limitée à 13.00 m. L'art. 116 RPGA prévoit ce qui suit: "Le gabarit des toitures et des attiques (voir art. 23) ne peut dépasser, sur chacune des façades, un arc de cercle de 5,00 mètres de rayon et un plan tangent aux arcs de cercle". L'art. 23 RPGA est ainsi rédigé: " 1 Lorsque le gabarit des toitures et des attiques est défini par des arcs de cercle et un plan tangent aux arcs de cercle: a) le point de départ des arcs est placé à l'aplomb du nu des façades, pris au niveau de la corniche du dernier étage complet ou partiel compris dans la hauteur réglementaire et le centre à 1,00 mètre au-dessous. b) le gabarit doit être retourné sur toutes les façades. 2 La Municipalité peut exiger un abaissement ou une interruption de ce gabarit: a) pour des raisons d'intégration, b) lorsque, pour un bâtiment, le point de départ des arcs n'est pas situé au même niveau sur toutes les façades". b) En l'occurrence, il ressort du glossaire du RPGA qu'un attique est un étage placé au sommet de la construction et de proportions moindres que l'étage inférieur. Comme l'a relevé la municipalité, tel est bien le cas de l'étage en cause, au vu des plans au dossier. En ce qui concerne le gabarit de cet attique, la constructrice indique qu'il dépasse de quelques 20 à 25 cm l'arc de cercle de 5 m de rayon prescrit par l'art. 116 RPGA (30 cm en plan horizontal), ce qui serait admissible au vu de l'art. 29 let. b RPGA qui prévoit que la corniche de l'attique peut déborder du gabarit par une saillie de 30 cm. Il ressort des plans au dossier que la corniche semble se confondre avec le haut de la façade de l'attique, de sorte qu'un dépassement du gabarit prescrit par l'art. 116 RPGA implique également un dépassement de la dalle de façade. Le glossaire du RPGA définit la corniche, pour les toitures plates comme suit: " Pour une toiture plate, elle [la corniche] correspond à l'intersection des plans formés par le nu de la façade et le niveau supérieur de

la toiture ou de la terrasse de l'attique." Au vu de cette définition, l'appréciation de la municipalité selon laquelle un tel dépassement du gabarit reste admissible au regard de l'art. 29 let. b RPGA peut être confirmée. Ce grief doit donc être rejeté.

E. 7

Les recourants contestent les dépendances implantées dans l'espace réglementaire le long de la limite nord-est de la parcelle. a) L'art. 39 du règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1) prévoit ce qui suit : "Art. 39 Dépendances de peu d'importance et autres aménagements assimilés 1 A défaut de dispositions communales contraires, les municipalités peuvent autoriser la construction de dépendances de peu d'importance, dont l'utilisation est liée à l'occupation du bâtiment principal, dans les espaces réglementaires entre bâtiments ou entre bâtiments et limites de propriété. 2 Par dépendances de peu d'importance, on entend des constructions distinctes du bâtiment principal, sans communication interne avec celui-ci et dont le volume est de peu d'importance par rapport à celui du bâtiment principal, telles que pavillons, réduits de jardin ou garages particuliers pour deux voitures au plus. Ces dépendances ne peuvent en aucun cas servir à l'habitation ou à l'activité professionnelle. 3 Ces règles sont également valables pour d'autres ouvrages que des dépendances proprement dites: murs de soutènement, clôtures, places de stationnement à l'air libre notamment. 4 Ces constructions ne peuvent être autorisées que pour autant qu'elles n'entraînent aucun préjudice pour les voisins. 5 Sont réservées notamment les dispositions du code rural et foncier et de la loi vaudoise d'introduction du Code civil, ainsi que celles relatives à la prévention des incendies et aux campings et caravans." Selon la jurisprudence constante, la condition de l'absence de préjudice pour les voisins ne doit pas être prise au pied de la lettre, mais doit être interprétée en ce sens que l'ouvrage projeté ne doit pas entraîner d'inconvénients appréciables, c'est-à-dire insupportables sans sacrifices excessifs (AC.2012.0105 du 6 septembre 2012 consid. 1 et les arrêts cités). Cette notion doit être considérée dans le cadre d'une pesée des intérêts contradictoires en présence, à savoir l'intérêt du constructeur à disposer de l'installation prévue et l'intérêt des voisins à se prémunir contre les inconvénients de l'installation litigieuse (TF 1P. 411/1999 du 10 novembre 1999; AC.2012.0105 précité). La municipalité est tenue d'analyser les intérêts respectifs des parties avant de se prononcer sur l'octroi du permis de construire (AC.2003.0075 du 21 novembre 2003). La notion d'absence d'inconvénients appréciables est un concept juridique indéterminé qui confère à la municipalité une latitude de jugement étendue, que le tribunal se doit de respecter (AC.2012.0105 précité et les références). La jurisprudence a eu l'occasion de mentionner un certain nombre de critères à prendre en compte dans la pesée des intérêts en présence, soit notamment l'emplacement de la construction, sa visibilité, son impact sur l'ensoleillement dont bénéficie la propriété ou encore les nuisances sonores (voir notamment AC.2012.0105 précité; AC.2011.0082 du 27 juillet 2012 ; AC.2011.0109 du 20 juillet 2012; AC.2010.0346 du 14 mars 2012; AC.2011.0103 du 30 janvier 2012; AC.2011.0018 du 6 juillet 2011 ; AC.2003.0144 du 12 novembre 2004; AC.2001.0116 du 8 septembre 2004; AC.2001.0236 du 6 août 2003). b) On peut d'emblée douter de la recevabilité de ce grief; en effet, les recourants n'étant pas propriétaires de la parcelle adjacente concernée (n° 4'104), on ne perçoit guère en quoi ils pourraient être dérangés par ces deux constructions. Les recourants n'ont d'ailleurs pas indiqué quels inconvénients appréciables ces constructions seraient susceptibles de leur causer. Quoi qu'il en soit, ce grief doit être rejeté. En effet, contrairement à ce que soutiennent les recourants, il ne s'agit pas d'une construction unique d'une longueur de près de 30 m. Certes, le plan de situation

du géomètre semble indiquer la présence en limite nord-est de la parcelle de trois couverts contigus d'une longueur totale de 29.05 m. Il ressort en revanche du plan de situation de l'architecte figurant dans le dossier d'enquête que deux dépendances sont prévues, soit un couvert à vélos ainsi qu'un local fermé, chacun présentant une surface de l'ordre de 22 m² (soit 10 m x 2.20 m). Selon ce plan ainsi que le plan de situation du 24 novembre 2011 complétant ceux mis à l'enquête publique, ces deux couverts sont séparés par un espace perméable d'une longueur de 5 m et non couvert. Le local fermé est suivi d'un second espace perméable, également non couvert. Enfin, même s'ils devaient être recouverts d'un couvert continu, ces deux locaux, d'un seul niveau, présentent des dimensions modestes eu égard aux deux constructions principales que sont les bâtiments A et B, dont la surface au sol atteint respectivement 268 et 134 m² selon la demande de permis de construire; en outre, leur surface est approximativement celle d'un garage pour deux véhicules, considéré selon l'art. 39 al. 2 RLATC comme une dépendance de peu d'importance. Il en découle qu'ils doivent être assimilés à de telles constructions et bénéficier à ce titre des possibilités offertes par l'art. 39 RLATC.

E. 8

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté et la décision attaquée confirmée. Succombant, les recourants supportent les frais de justice, légèrement réduits en l'absence d'audience, ainsi que les dépens en faveur de l'autorité intimée et de la constructrice (art. 49, 55, 91 et 99 LPA-VD).

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