

# VD\_OMNI AC.2012.0141 vom 24. September 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-09-24, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2012.0141](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2012.0141)

FR: VD\_OMNI AC.2012.0141 du 24 septembre 2013

IT: VD\_OMNI AC.2012.0141 del 24 settembre 2013

## Regeste

PPE RENNIER ONZE, NAGEL PETRUCCI, DITESHEIM / Municipalité de Pully, KÄSLIN, GOUMAZ, SARAGA, Centre de Conservation de la Faune et de la Nature | Définition de la notion de combles : les combles sont des espaces - habitables ou non - aménagés sous la toiture et entièrement inscrits dans la charpente couonnant l'ouvrage. Notion de balcon. Dès lors que l'étage des combles est un niveau situé sous la toiture et que la réglementation définit de manière particulière les ouvertures admissibles en toiture, l'aménagement de balcons au niveau des combles ne peut être autorisé que si la règle communale prévoit ce type d'aménagement avec les ouvertures qu'il implique en toiture. En l'espèce, les art. 22 et 24 RCATC ne permettent pas l'aménagement de balcons au niveau des combles.

## Erwägungen

### E. 1

p. 433). Il doit ainsi invoquer des dispositions du droit public des constructions dont l'application est susceptible d'avoir une incidence sur sa situation de fait ou de droit (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 et 2.3. p. 133ss). Le Tribunal fédéral a précisé que l'intérêt pratique et concret du recourant consiste en ceci que le projet de construction ne sera pas réalisé si le grief est admis. Par exemple, un intérêt digne de protection ne peut être dénié au recourant qui fait valoir que l'accès au fonds voisin serait insuffisant dès lors que l'équipement est une condition à l'octroi du permis de construire. Il en va de même pour les griefs concernant la non-conformité à l'affectation de la zone, ou au nombre insuffisant de places de parc ou encore au choix des couleurs et des matériaux de construction (ATF 1C\_317/2010 du 15 décembre 2010; 1C\_236/2010 du 16 juillet 2010). Ainsi, le Tribunal fédéral a reconnu un intérêt digne de protection aux propriétaires riverains pour contester l'autorisation d'immerger deux corps-morts situés à 180 m de la rive en raison des restrictions à la vue dont ils jouissaient depuis le lac sur la rive opposée; cette situation suffisait pour considérer qu'ils étaient atteints de manière spéciale et directe et dans une mesure plus sensible que les autres administrés par l'installation litigieuse (ATF 1C\_152/2012 du 21 mai 2012 consid. 2.2). Il a également reconnu un intérêt digne de protection aux recourants domiciliés dans le périmètre d'un plan de réaménagement routier de nature à entraîner une augmentation du trafic à l'horizon 2020 dans la rue desservant leur habitation (ATF 1C\_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 1.2). c) En l'espèce, les recourants sont co-proprétaires de la parcelle voisine 1502. Ce terrain est directement attenant à la parcelle des constructeurs. Ils sont donc directement touchés par le projet contesté; en particulier, par le trafic utilisant la servitude de passage longeant la limite nord de leur parcelle, servitude qu'ils utilisent actuellement pour quatre places de stationnement pour visiteur (l'accès au parking du nouveau bâtiment construit sur la parcelle 1502 donne directement sur le chemin de Rennier). Les recourants

ont donc un intérêt digne de protection à contester la décision du 7 mai 2012 levant leurs oppositions et autorisant la construction du bâtiment d'habitation sur la parcelle 1507. Il se pose en revanche la question de savoir s'ils ont également un intérêt digne de protection à contester le projet d'agrandissement de l'assiette de la servitude de passage sur la parcelle 1500, dès lors que ce projet améliore les conditions de circulation et d'accès sur le chemin de Rennier. Ils peuvent toutefois se plaindre du fait que cet élargissement va entraîner un accroissement du trafic devant leur immeuble et qu'il resterait insuffisant pour absorber le trafic du projet contesté. Ils ont donc aussi un intérêt digne de protection à l'annulation ou à la modification de la décision concernant l'élargissement de l'accès sur la parcelle 1500.

## **E. 2**

a) Les recourants relèvent que les décisions entreprises se réfèrent tant aux enquêtes initiales qu'aux enquêtes complémentaires sans préciser lequel des deux projets aurait été autorisé. A leur avis, l'incertitude demeure car formellement, les décisions entreprises telles qu'elles leur ont été notifiées, laisseraient penser que tant les projets initiaux que les projets complémentaires auraient été autorisés. b) En ce qui concerne le permis de construire n° 6677, relatif au bâtiment prévu sur la parcelle 1507, ce document comporte, en annexes, différentes conditions et des dispositions générales. Le point 2 des dispositions générales précise que le permis est délivré sur la base des plans déposés à l'enquête complémentaire, qui s'est terminée le 9 janvier 2012, ainsi que sur la base du plan d'architecte n°02.01 modifié le 16 mars 2012 concernant le balisage de deux places de stationnement pour les visiteurs et l'adaptation du gabarit du niveau du sous-sol au plan des étages supérieurs. Pour le permis de construire n° 6678, concernant l'élargissement du chemin d'accès sur la parcelle 1500, on trouve aussi dans les dispositions générales, la condition précisant que le permis est délivré sur la base des plans déposés à l'enquête complémentaire qui s'est terminée le 9 janvier 2012, ainsi que sur la base des plans d'architecte modifiés le 5 mars 2012 et du plan du géomètre officiel modifié le 6 mars 2012 prévoyant l'élargissement du débouché sur le chemin de Rennier vers le nord (sur le domaine public) afin d'ouvrir la courbe d'entrée conformément aux recommandations stipulées dans le rapport Transitec du 16 décembre 2011. Ainsi, la portée des décisions relatives au projet contesté a été précisée expressément dans les conditions assorties aux deux permis de construire.

## **E. 3**

a) Les recourants relèvent aussi qu'il existe une relation entre le permis de construire le bâtiment d'habitation collective sur la parcelle 1507 et le projet d'élargissement du chemin d'accès sur la parcelle 1500. Ils estiment qu'il serait nécessaire de subordonner chacune des décisions entreprises à l'exécution des travaux par l'autre décision en posant les conditions nécessaires pour s'assurer que les travaux projetés sur la parcelle 1507 ne puissent commencer qu'après l'exécution des travaux sur la parcelle 1500 et l'octroi du permis d'utiliser y relatif. b) Il ressort des conditions particulières communales annexées au permis de construire 6677 concernant la parcelle 1507 que la condition suspensive suivante a été formulée : « La validité du permis est subordonnée à la condition suspensive suivante : Conformément aux articles 19 et 22 de la loi fédérale sur l'aménagement de territoire (LAT) et à l'art. 104 al. 3 LATC, la parcelle doit être équipée et desservie d'une manière adaptée à l'utilisation prévue, notamment en ce qui concerne les voies d'accès. A ce titre, le présent permis de construire est conditionné à la réalisation préalable de l'élargissement du chemin d'accès privé situé sur la parcelle 1500 sise au chemin de Rennier 21, objet du permis de construire n° 6678. » c) L'art. 104 al. 3 LATC prévoit encore 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. Or, il semble que l'assiette de la servitude de passage n'ait pas été modifiée au Registre foncier, ce que les recourants ont relevé dans leur recours et ce que les constructeurs ne contestent pas. La condition fixée par la municipalité devrait donc être complétée comme suit (en gras) : « A ce titre, le présent permis de construire est conditionné à la réalisation préalable de l'élargissement du chemin d'accès privé situé sur la parcelle 1500 sise au chemin de Rennier 21, objet du permis de construire n° 6678 et à l'inscription de la nouvelle assiette de la servitude au Registre foncier, en tous les cas pour les besoins de la parcelle 1507 comme fonds dominant. » S'agissant d'une modification de minime importance selon l'art. 117 LATC, le tribunal pourrait réformer la décision communale si le recours était rejeté sur tous les autres moyens soulevés (AC.1996.0126 du 7 novembre 1996 consid. 3c).

#### **E. 4**

a) Les recourants insistent sur le fait que la question de l'organisation des accès à la parcelle 1507 constitue pour eux une préoccupation majeure. Ils relèvent que la parcelle 1507 n'a pas d'accès direct au domaine public en précisant que l'accès au domaine public (DP 1108, chemin de Rennier) passe uniquement par une servitude de passage à pied et véhicules grevant les parcelles 1500, 3858, 3772 et 1512. Selon les recourants, la servitude présente une assiette de largeur restreinte ne permettant pas le croisement de véhicules ou imposant des manœuvres pour croiser les piétons. Ils précisent que depuis le chemin de Rennier, l'assiette de la servitude se déroule sur une distance d'environ 70 mètres jusqu'à l'entrée de la parcelle 1507 et se prolonge ensuite jusqu'à la parcelle 1512. L'accès se présenterait sous la forme d'un petit chemin goudronné qui monte en forte pente depuis le chemin de Rennier en tournant le long d'un mur de soutènement et qui continue ensuite à plat jusqu'à la parcelle 1512. Les recourants relèvent aussi que le débouché du chemin d'accès sur le chemin de Rennier serait particulier. Pour s'insérer dans la voie de circulation montante, il serait nécessaire de couper la voie de circulation descendante et en tous les cas, de couper aussi le trottoir. La visibilité serait réduite en raison d'une courbe et du pont CFF. Il y aurait aussi un fort trafic routier et la vitesse des véhicules à la descente et à la montée serait importante avec une distance de freinage qui augmente en raison de la pente. Les recourants relèvent aussi qu'en plus de la parcelle 1507, les usagers d'autres parcelles (1500, 1502, 3858, 3772, 1511 et 1512) utilisent ce même chemin au bénéfice de la servitude et qu'il s'agit du seul accès pour les parcelles 3858, 3772, 1511 et 1512. Les recourants indiquent qu'aujourd'hui les parcelles 1500, 1507, 3858, 3772, 1511 et 1512 sont toutes occupées par des villas et que le trafic routier sur la servitude se ferait sans trop de heurts, mais la capacité maximum du chemin serait déjà atteinte tant sur le chemin lui-même qu'à son débouché sur le chemin de Rennier. Ainsi, le remplacement sur la parcelle 1507 d'une villa d'un seul logement par un bâtiment d'habitation de huit logements pourrait avoir une influence majeure sur les conditions de circulation de cet accès qui devrait supporter le trafic de treize logements (au lieu de six actuellement) sans compter le trafic visiteur sur la parcelle 1502. Le trafic sur le chemin pourrait ainsi doubler, ce qui ne serait pas envisageable pour des raisons pratiques et de sécurité. Les recourants estiment également que l'élargissement du chemin d'accès sur la parcelle 1500 serait insuffisant car il s'agirait seulement d'un élargissement physique du chemin d'accès qui ne serait pas concrétisé juridiquement par l'élargissement de l'assiette de la servitude de passage. Ils soutiennent aussi que la structure actuelle du chemin ne serait pas adaptée à un trafic

important sans prendre des mesures pour renforcer la voie d'accès, que ce soit sur la parcelle 1500 ou la parcelle 3858. Les recourants relèvent aussi que le projet d'élargissement du chemin d'accès ne prévoit que des places d'évitement sur la parcelle 1500 et ne permet pas le croisement sur toute la longueur. Ils relèvent qu'avant d'atteindre la parcelle 1507, la parcelle 3858 formerait une sorte de goulet étroit impropre au croisement et à la manœuvre. Les recourants critiquent aussi l'étude du bureau Transitec du 16 décembre 2011. Ils reprochent au bureau d'études de n'avoir effectué qu'un seul pointage le 8 décembre 2011 entre 17 heures et 18 heures pour conclure à un trafic de 10 véhicules par heure, ce qui serait à leur avis insuffisant. Les recourants estiment aussi que le chiffre de 15 véhicules par heure retenu pour la situation après les travaux serait sujette à caution, notamment en raison des difficultés de sortie sur le chemin de Rennier. Les recourants reprochent au bureau d'études et à la municipalité de n'avoir pas pris en considération le trafic plus lourd que les simples voitures, en particulier les véhicules utilisés pour la livraison de mazout, ou pour les déménagements et les travaux de construction ainsi que les véhicules d'urgence (pompiers, ambulance). Selon les recourants, la présence de tels véhicules aurait un impact fondamental quant à la circulation sur le chemin d'accès et le débouché de celui-ci sur le chemin de Rennier. Ils reprochent aussi au bureau d'études et à la municipalité de ne pas prendre en considération la situation des piétons. Ils relèvent aussi que le trottoir le long du chemin de Rennier sur lequel débouche la voie d'accès est emprunté par un grand nombre d'écoliers et de collégiens en raison de la proximité des collèges Arnold Raymond et des Alpes, voire de Chantemerle. Enfin, les recourants reprochent à la municipalité et au bureau d'études de ne pas prendre en compte les possibilités d'augmentation très importantes du trafic sur le chemin d'accès en cas de mise en valeur des parcelles 1512, 1511, 3772 et 3858. Les recourants soutiennent aussi que même l'élargissement du chemin d'accès, tel que prévu sur la parcelle 1500, ne permettrait pas de considérer que l'immeuble d'habitation prévu sur la parcelle 1507 bénéficie d'un accès suffisant. A leur avis, il conviendrait d'examiner si les conditions d'accès sont également remplies pour tous les autres fonds desservis par la servitude en tenant compte du potentiel de densification prévu par la réglementation communale, qui correspondrait à un total de quarante logements. b) 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 (ATF 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les arrêts cités, voir aussi 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 ainsi que les ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). c) 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). Le Tribunal fédéral a confirmé que les autorités cantonales et communales peuvent se fonder sur les normes édictées en la matière par l'Union des professionnels suisses de la route, étant précisé que ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (voir les ATF 1C\_246/2009 du 1er février 2010 consid. 4.1, 1C\_157/2008 du 10 juillet 2008 consid. 2.1; 1P.40/2004 du 26 octobre 2004 consid. 3.2.1; P.124/1977 du 15 novembre 1978 consid. 3b publié in ZBl 80/1979 p. 223 et les références). d) Compte tenu des caractéristiques particulières de l'accès (rampe avec un fort virage, conditions du débouché sur le chemin de Rennier), le tribunal a ordonné une expertise pour déterminer si l'accès prévu pouvait être considéré comme suffisant. L'expert a fait procéder à des comptages pour déterminer le trafic actuel, qui s'élève à 46 véhicules par jour (TJOM). Pour tenir compte de la présence de plusieurs logements vides (villas sur les parcelles 1507 et 1500) et aussi du fait que les villas construites sur les parcelles 1511, 1512 et 3772 sont habitées par des personnes retraitées ne possédant pas toutes des véhicules, l'expert a corrigé le résultat des comptages en appliquant le taux de trois mouvements de véhicules par jour aux parcelles desservies par le chemin d'accès. Il arrive ainsi à un trafic journalier en jours ouvrables corrigé de 70 véhicules, ce qui détermine le trafic à l'heure de pointe du matin à 7 véhicules et à l'heure de pointe du soir 8 véhicules. Dans son état actuel, l'expert relève que la capacité du chemin d'accès à 30 à 35 véhicules/heure soit 300 à 350 véhicules/jour. Il se réfère à la norme VSS 640'045 désignée « Projet, bases, types de route: route de desserte, qui définit les types de routes de desserte selon leurs caractéristiques et leurs fonctions. Il relève que la voie existante répond à la définition du « chemin d'accès » dont la capacité peut atteindre 50 véhicules heures au maximum. Mais pour tenir compte des particularités du chemin, en particulier, de l'angle situé en haut de la rampe, il estime que la capacité maximale prévue par la norme doit être réduite de 30 à 40%. L'expert relève encore les différents inconvénients de l'accès, en particulier, l'impossibilité de croisement à la sortie du chemin, qui complique le mouvement du « tourner à gauche » en venant du centre de Pully et le mouvement du « tourner à droite » en sortant de la rampe en direction du centre de Pully, qui empiète largement sur la voie montante. L'expert analyse aussi la capacité du débouché du chemin d'accès sur le chemin de Rennier selon la méthode dite des « créneaux critiques », qui serait de l'ordre de 125 véhicules à l'heure de pointe. Après avoir ainsi effectué un diagnostic de l'état actuel du chemin d'accès et de ses capacités, l'expert a procédé à une estimation du trafic engendré par le projet contesté. Avec un total de 13 places de stationnement (10 en parking souterrain et 3 places visiteurs à l'extérieur, l'expert estime le trafic selon l'hypothèse de 3 mouvements de véhicules par places de stationnement. Cette hypothèse paraît réaliste. Le tribunal a en effet eu l'occasion d'observer dans sa jurisprudence 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 (arrêts CDAP 2011.0269 du 14 septembre 2012 consid. 1b, AC.2007.0216 du 2 décembre 2008 consid. 8c, et l'arrêt TA AC 2000/0051 du 10 avril 2001); l'expert estime ainsi que le projet de la parcelle 1507 peut entraîner un trafic estimé à

40 mouvements de véhicules par jour, soit 4 mouvements de véhicules à l'heure de pointe du matin et 5 mouvements de véhicules à l'heure de pointe du soir. Ainsi, dans la situation future, le trafic journalier moyen (TJOM) s'élèverait à 110 mouvements de véhicules par jour, correspondant à 11 mouvements de véhicules/jour à l'heure de pointe du matin et 13 mouvements de véhicules/jour à l'heure de pointe du soir. L'expert relève aussi que le réaménagement prévu du chemin d'accès améliore les conditions de circulation, notamment du « tourner à gauche » pour s'engager dans le chemin en venant du centre de Pully et pour le « tourner à droite » en sortie de l'accès sans empiéter sur la voie montante. Il relève aussi la possibilité de croiser lorsqu'une voiture s'engage et qu'une autre sort de la rampe et constate que le réaménagement de l'accès permet trois nouvelles possibilités de croisement sur la rampe, soit juste après le débouché sur le chemin de Rennier, puis dans le virage principal, où la largeur s'élève jusqu'à 6.40 m. et enfin juste après l'entrée sur la parcelle 1500, sur le début du replat, où la largeur sera portée à 5.00 m. En fonction de ces améliorations, l'expert estime que la capacité du chemin d'accès pourra être portée à 45 mouvements de véhicules/heure, correspondant à 450 véhicules/jour. Enfin, la capacité de l'intersection est portée de 135 mouvements de véhicules/heure à l'heure de pointe du matin à 120 véhicules/heure à l'heure de pointe du soir. L'expert arrive ainsi à la conclusion que le chemin d'accès, élargi selon le projet mis à l'enquête publique et autorisé, offrira une capacité de 450 véhicules par jour et de 45 véhicules par heure pour une utilisation qui s'élèvera à 110 véhicules par jour et 11 véhicules à l'heure de pointe du matin, 14 à l'heure de pointe du soir et qu'il constitue ainsi un accès suffisant. d) Les recourants critiquent toutefois l'expertise. Ils estiment que le tribunal devrait s'écarter de la norme VSS 640'045 pour considérer que l'accès serait, même après la modification projetée, toujours inadéquat pour absorber le trafic supplémentaire. Ils relèvent que les usagers constataient tous les jours le caractère « dangereux du débouché du chemin d'accès sur le domaine public, et que l'augmentation du trafic allait inévitablement augmenter le danger résultant du virage de la rampe, de la pente du chemin de Rennier, de la vitesse des usagers sur le chemin de Rennier et l'absence de protection des piétons. Le tribunal doit d'abord constater que l'expert s'est précisément écarté de la norme VSS 640'045 pour déterminer la capacité maximale du chemin et la réduire de 50 à 30-35 véhicules/heure dans la situation actuelle et à 45 véhicules/heure avec le réaménagement projeté. Par ailleurs, les affirmations des recourants se fonderaient sur le fait que les usagers actuels ressentent un danger au débouché sur le chemin de Rennier. L'expert lui-même admet les difficultés de sortie/entrée sur le chemin de Rennier (page 8 chapitre 2.3 et fig. 9 à 11 de l'expertise). Mais il constate que le réaménagement prévu améliore de beaucoup la situation à la sortie de l'accès (pages 13 à 15 de l'expertise, chapitre 4.2 et fig. n° 19 à 22). Par ailleurs, les recourants font part de ce ressenti quant au caractère dangereux de l'accès actuel et de celui des usagers, sans apporter des éléments scientifiques déterminants et probants qui pourraient remettre en cause les conclusions de l'expert. On ne peut reprocher non plus à l'expert de n'avoir pas pris connaissance de l'état des lieux, puisqu'il a effectué des comptages pendant une journée entière d'observation du trafic sur le chemin, ce que les recourants n'ont probablement jamais fait eux-mêmes en tant qu'usagers ponctuels. Le tribunal ne peut donc retenir l'avis subjectif des recourants quant aux dangers de l'accès existant pour juger si l'accès est suffisant au sens des art. 19 LAT et 104 al. 3 LATC, mais doit se fonder sur l'avis d'un professionnel expérimenté, qui a procédé à une étude minutieuse des conditions de circulation actuelles et futures de l'accès en cause en basant son appréciation sur des normes professionnelles reconnues par le Tribunal fédéral; de plus les conclusions de

l'expertise correspondent aussi à celles d'un autre bureau spécialisé, soit l'étude du bureau Transitec du 16 décembre 2011. Le grief des recourants concernant l'équipement en accès du projet contesté doit donc être rejeté. e) Au surplus, le tribunal a précisé dans sa jurisprudence qu'un accès sous forme de servitude de passage pouvait être considéré comme suffisant alors même que le croisement entre véhicules nécessitait un empiètement sur des fonds privés au-delà de l'assiette de la servitude, notamment lorsque le chemin est principalement, sinon exclusivement utilisé par des riverains qui connaissaient la configuration des lieux et des endroits nécessitant une attention plus soutenue (voir l'arrêt AC.2011.0252 du 31 octobre 2012 consid. 4c ainsi que l'arrêt AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 4b). Ainsi, la surface de dégagement située devant les garages de la parcelle 3858 permettrait également le croisement des véhicules sur le chemin d'accès. En ce qui concerne le passage des camions et véhicules de secours, le tribunal a constaté que les véhicules les plus encombrants du Service du feu, tels que les camions tonne-pompe, de marque Iveco-Camiva ou Mercedes, présentent une largeur minimum de 2.50 m, qui nécessite, pour des motifs de sécurité, une largeur de passage de 3.10 m. (voir arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 4b). Il apparaît que cette largeur sera respectée tout le long du tracé de la servitude jusqu'à l'accès à la parcelle 1507 avec l'élargissement projeté sur la parcelle 1500. Dans la situation actuelle déjà, des véhicules relativement importants ont également dû emprunter la voie d'accès que ce soit pour livrer du mazout ou effectuer des déménagements ou encore des livraisons de meubles pour les habitations existantes.

## **E. 5**

a) Les recourants soutiennent aussi que la réalisation du projet de construction entraînerait une aggravation de la servitude, question qui serait du ressort du juge civil. Ils estiment que s'il existait un doute sur l'éventuelle aggravation d'une servitude, l'autorité administrative devrait subordonner l'octroi du permis de construire à la décision du juge civil concernant cet aspect. b) L'art. 104 al. 3 LATC, qui exige que les équipements empruntant la propriété d'autrui soient au bénéfice d'un titre juridique, vise à créer une situation de droit privé qui soit claire pour l'autorité administrative, de manière à prévenir les conflits ultérieurs (cf. arrêts AC.2008.233 du 6 mai 2009, AC.2004.0184 du 1<sup>er</sup> septembre 2005, AC.2003.0090 du 27 octobre 2003, AC.1999.0061 du 13 juillet 1999 et les références citées). La jurisprudence en déduit qu'en cas de doute sur l'ampleur des droits conférés par une servitude, l'autorité doit attendre que cette incertitude touchant un droit privé soit levée avant de délivrer le permis de construire. Ainsi, lorsque le contenu d'une servitude de passage n'est pas facilement déterminable ou lorsque le contrat constitutif de la servitude ne peut pas être interprété de manière sûre, le permis de construire doit être refusé jusqu'à ce que le constructeur puisse suffisamment justifier de son droit de passage, au besoin avec l'aide du juge civil compétent (ZBI 1981 p. 464). En d'autres termes, la municipalité qui accorde un permis de construire ne peut connaître de questions préjudicielles de droit civil que lorsqu'elle peut y répondre facilement et de manière sûre. En revanche dès qu'il existe un doute sur le contenu ou sur l'étendue des droits civils dont elle a à connaître, elle doit renvoyer les parties à agir devant le juge civil compétent et subordonner l'octroi du permis de construire à la décision de ce dernier (arrêts AC.2008.0233 précité et AC.2004.0023 du 6 juillet 2004 consid. 4). c) aa) Selon l'art. 738 CC, l'inscription fait règle, en tant qu'elle désigne clairement les droits et les obligations dérivant de la servitude. La jurisprudence a jugé que si tel n'est pas le cas, notamment si l'inscription ne contient qu'un mot clé tel "droit de passage", celle-ci est en général trop sommaire pour qu'il en résulte clairement des

droits et obligations ; dans ce cas, pour définir le contenu de la servitude dans le cadre de l'inscription, il faut se référer à l'acte constitutif ou à la manière dont la servitude a été exercée pendant longtemps, paisiblement et de bonne foi (ATF 128 III 169, JT 2003 I 118), cet examen devant être fait par la justice civile. bb) A teneur de l'art. 739 CC, les besoins nouveaux du fonds dominant ne doivent pas entraîner une aggravation de la servitude. Le propriétaire du fonds servant n'est donc pas obligé de tolérer les formes d'exercice de celle-ci qui constitueraient une aggravation de la servitude, cette aggravation devant être "notable", soit faire peser sur le fonds une charge supplémentaire importante. Pour en juger, il faut mettre l'intérêt du fonds dominant et la charge du fonds servant au moment de la constitution de la servitude en balance avec les intérêts respectifs actuels. On tiendra notamment compte de ce que les parties pouvaient raisonnablement prévoir au moment de la constitution de la servitude (ATF 122 III 358, JT 1998 I 55). Le Tribunal fédéral a ainsi jugé qu'il n'y avait pas d'aggravation s'agissant d'un accès déjà utilisé par deux logements et destiné à desservir trois autres logements. A cette occasion, il a considéré que l'intérêt du bénéficiaire de la servitude à un meilleur usage de son bien-fonds " qui correspond à l'intérêt général d'utiliser le sol de manière conforme à son époque" prévalait sur les effets insignifiants exercés sur le débiteur de la servitude par quelques mouvements supplémentaires par jour, ce dernier devant s'attendre, vu le contenu de la servitude "droit de passage inconditionnel à pied et en voiture" à une certaine extension de son usage (ATF 122 III 358 précité). cc) Dans une affaire concernant la construction de sept habitations et impliquant une cinquantaine de mouvements de véhicules quotidiens sur une parcelle reliée au domaine public par un chemin empruntant le tracé d'une servitude de passage, le tribunal administratif a considéré qu'une aggravation n'était pas exclue, la servitude étant destinée à l'origine à la desserte d'une ferme ainsi qu'à l'usage agricole du fonds (arrêt AC.2006.0079 du 31 octobre 2006; voir ég. AC.2004.0184 du 1<sup>er</sup> septembre 2005); il a relevé en particulier que le chemin d'accès projeté nécessitait des aménagements du terrain (remblais de terre, construction d'un muret) débordant de l'assiette de la servitude et nécessitant par conséquent l'aval des propriétaires des fonds servants. Il a finalement considéré qu'un doute subsistait quant au contenu et à l'ampleur des droits conférés par la servitude, ce qui fondait la municipalité à retenir que les recourants ne disposaient pas, au sens de l'art. 104 al. 3 LATC, d'un titre juridique suffisant pour aménager la voie d'accès projetée, ce qui justifiait de refuser le permis de construire sollicité. La question de l'aggravation d'une servitude de passage a également été examinée dans l'arrêt AC.2008.0233 précité qui concernait la construction de deux habitations individuelles. A cette occasion, le tribunal a considéré que, même s'il était possible qu'au moment de la constitution de la servitude la desserte était prévue en relation avec un usage agricole, l'utilisation concrète de la servitude avait déjà changé dans les faits puisque le chemin d'accès servait d'ores et déjà à l'usage de quatre logements qui n'avaient pas de liens avec une exploitation agricole. Le projet litigieux n'entraînait par conséquent pas de modification de la nature de l'usage actuel de la servitude. Pour ce qui était de l'intensité de l'utilisation, on restait en présence d'un chemin d'accès selon la norme VSS 640 045, dont l'usage demeurait essentiellement piétonnier avec le passage occasionnel de quelques véhicules à moteur. Le tribunal constatait que cette utilisation n'était pas sensiblement modifiée par les quelque 36 mouvements de véhicules supplémentaires par jour, respectivement cinq mouvements aux heures de pointe. Compte tenu du peu de mouvements supplémentaires, la question d'une éventuelle aggravation "notable" de la servitude ne se posait manifestement pas. Il était relevé à cet égard que, contrairement à l'arrêt AC.2006.0079, l'assiette de la servitude était clairement définie et

n'était pas modifiée par le projet, celui-ci n'impliquant en particulier aucun aménagement du chemin d'accès. Les deux affaires se distinguaient en outre par le fait que, dans la cause AC.2006.0079, on était en présence d'une route présentant une forte déclivité (17 %) sans protection naturelle par rapport à la raideur du terrain. Enfin, dans une affaire AC.2010.0333 du 2 novembre 2011, le tribunal a dû examiner la question de l'accès à un projet de construction de trois maisons d'habitation de deux appartements chacune, desservies par un chemin privé de 3 m. de large environ avec une pente relativement importante comprenant deux virages en épingles à cheveux au niveau desquels se trouvait une place d'évitement. L'ensemble des recourants ainsi que la constructrice étaient tous bénéficiaires de la servitude de passage « à pied et pour tous véhicules ». Dès lors que la servitude était utilisée depuis de nombreuses années pour accéder avec des véhicules aux maisons d'habitation construites dans le quartier, y compris parfois avec des véhicules lourds, le tribunal a considéré que l'on ne se trouvait pas dans l'hypothèse où il existe un doute quant au contenu et à l'ampleur des droits conférés par la servitude. En outre, le tribunal n'a pas considéré que la cinquantaine de mouvements supplémentaires par jour puisse constituer une aggravation de la servitude. La constructrice bénéficiait donc à priori d'un titre juridique suffisant lui permettant d'emprunter les propriétés des fonds servants pour accéder à ses parcelles. Il a estimé que l'on se trouvait ainsi dans une situation de droit privé suffisamment claire pour constater, dans le cadre de la procédure administrative, l'existence du titre juridique exigé par l'art. 104 al. 3 LATC (AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 5c). c) Il convient donc d'examiner si le contenu de la servitude de passage est facilement déterminable et si la situation de droit privé est suffisamment claire en ce qui concerne les accès. Le juge du contentieux administratif est ainsi amené à trancher les questions préjudicielles relevant de la compétence des tribunaux civils. Mais la solution qu'il donne à ces questions préjudicielles ne peut apparaître que dans les considérants de son arrêt et elle ne lui donne pas l'autorité compétente pour en connaître normalement ( Pierre Moor, Alexandre Flückiger et Vincent Martenet ; Droit administratif Berne 2012 Vol I p. 571-572 ; André Grisel , Traité de droit administratif, Neuchâtel 1984 p.187 ss; voir aussi RDAF 1993 p. 127 ss; AC.1993.0162 du 6 août 1993 consid. 1a; AC.1994.0288 du 1er novembre 1995 consid. 4). Il est en effet admis en droit suisse que, lorsque le sort d'une contestation pendante devant une autorité judiciaire ou administrative dépend de la solution d'une question préjudicielle qui relève d'une autre juridiction, le juge compétent pour statuer sur la contestation principale l'est normalement aussi pour trancher la question préjudicielle (ATF 124 III 134 consid. 2b/aa/cc p. 143; ATF 90 II 158 consid. 3 p. 161; Bertossa/Gaillard/Guyet, Commentaire de la loi de procédure civile du canton de Genève, n. 9a ad art. 98). Ainsi, le juge administratif peut se prononcer sur des questions de droit civil (ATF 90 II 158 consid. 3 p. 161). Dans un arrêt récent, le Tribunal fédéral a ainsi admis que le juge civil pouvait trancher à titre préjudiciel des questions relevant du droit public, aussi longtemps que l'autorité administrative n'avait pas été saisie de la même question. Lorsque le juge compétent a été saisi, le magistrat d'un autre ordre, pour lequel la question se pose à titre préjudiciel, doit surseoir à statuer jusqu'à ce que le juge compétent ait lui-même rendu sa décision (ATF 137 III 8 consid. 3.3.1; 108 II 456 consid. 2; 5C.91/2005 du 11 octobre 2005 consid. 1.1 publié in revue du notariat et du registre foncier [RNRF] 2007 p. 126). Cette solution est admise par le droit suisse, dans son principe, pour des motifs d'économie de procédure et de célérité (Ulrich Häfelin/Georg Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4 e éd., n. 60 et 61, p. 15). En vertu de ces principes, l'autorité compétente sur le fond doit aborder les questions préjudicielles ou incidentes sans

attendre la décision de l'autorité normalement compétente pour la matière faisant l'objet de la question préjudicielle, et ce pour autant qu'aucune disposition légale ne l'interdise. En tranchant la question préjudicielle, l'autorité saisie doit respecter la pratique clairement établie de l'autorité ordinairement compétente. Lorsque cette dernière s'est déjà prononcée, le principe de la séparation des pouvoirs l'emporte, en ce sens que l'autorité appelée à statuer sur la question à titre préjudiciel ne doit pas décider de façon indépendante, mais est liée au prononcé de l'autorité normalement compétente (Tschannen/Zimmerli, *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 2<sup>ème</sup> éd., Berne 2005, n. 10 et 12 p. 114 s.; Häfelin/Müller, *op. cit.*, n. 72 p. 17; cf. également ATF 4P.256/2004 du 26 janvier 2005, consid. 2.4.1). d) En l'espèce, la situation est comparable à l'affaire AC.2010.0333. La servitude est utilisée depuis de nombreuses années pour accéder avec des véhicules aux maisons d'habitation construites de part et d'autre de l'accès privé, y compris avec des véhicules lourds qui ont dû être utilisés pour les travaux de construction des habitations individuelles, pour les déménagements et la livraison du mazout notamment. Le tribunal estime donc que l'on ne se trouve pas dans l'hypothèse où il existe un doute quant au contenu et à l'ampleur des droits conférés par la servitude. En outre, l'augmentation prévisible du trafic, qui a été estimée à 40 véhicules par jour par l'expert ne constitue pas une aggravation compte tenu des caractéristiques de la servitude; la voie d'accès fait partie en effet de la catégorie des chemins d'accès au sens de la norme VSS 640 045, dont la capacité a été estimée de 300 à 350 véhicules/jour par l'expert dans l'état actuel. Il est d'ailleurs significatif qu'aucun des propriétaires des fonds servants, qui pourraient pourtant se plaindre d'une aggravation de la servitude, n'ait contesté ni le permis de construire autorisant le projet litigieux, ni le projet d'élargissement de la voie d'accès. On se trouve donc dans une situation de droit privé suffisamment claire pour constater, dans la procédure administrative, l'existence du titre juridique exigé par l'art. 104 al. 3 LATC.

## **E. 6**

a) Les recourants invoquent la loi sur les routes, en particulier les dispositions concernant les accès privés sur les routes cantonales et communales. b) L'art. 32 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01) prévoit que l'aménagement d'un accès privé aux routes communales est soumis à une autorisation de la municipalité (al.1); l'autorisation est délivrée si l'accès est indispensable pour les besoins du fonds ou s'il correspond à l'usage commun de la route, en particulier s'il n'en résulte pas d'inconvénients pour la fluidité ou la sécurité du trafic, et si l'accès envisagé s'intègre à l'aménagement du territoire et à l'environnement (al. 2). En l'espèce, l'accès sur le chemin de Rennier a été autorisé de longue date, en tous les cas au moment de la constitution de la servitude de passage et l'on est donc en présence d'un accès existant, régi par l'art. 33 LRou. L'alinéa 2 de cette disposition précise que lorsque la sécurité l'exige, notamment à proximité de carrefours, l'autorité ordonne l'amélioration, le déplacement, le changement de niveau des accès privés. En l'espèce, la municipalité a respecté cette disposition en imposant, dans le permis de construire concernant la parcelle 1500 (permis n° 6678), les améliorations de l'accès préconisées par le bureau Transitec pour améliorer les courbes d'entrée et de sortie sur le chemin de Rennier. c) Les recourants se plaignent aussi de la situation pendant les travaux de construction sur la parcelle 1507, qui supposent l'acheminement puis l'enlèvement de machines de chantier lourdes telles que grues, trax, pelles mécanique, bétonneuses etc. Ils invoquent aussi le trafic de camions lourds, notamment pour l'évacuation des gravats de la villa à démolir et de l'acheminement de tous les matériaux de construction. Ils estiment que le chemin d'accès, avant ou après son élargissement sur la parcelle 1500, ne serait pas

dimensionné pour supporter un tel trafic. A cet égard, le tribunal constate que les recourants ont également construit un immeuble neuf de plusieurs habitations sur leur parcelle 1502 avec des entreprises qui ont probablement utilisé l'accès existant sans l'élargissement projeté sur la parcelle 1500. Il est vrai que l'accès au chantier de la parcelle 1502 a également pu être organisé depuis le chemin de Rennie, notamment pour la construction du parking, mais les entreprises ont pu également accéder à ce chantier par le chemin d'accès faisant l'objet de la servitude de passage, notamment pour les travaux de second oeuvre. En tous les cas, les autres maisons construites le long de l'accès prouvent que la voie existante peut être utilisée pour mener à bien des travaux de construction, y compris les déménagements et livraison de mazout. Les différentes machines, camions et véhicules nécessaires à la construction du bâtiment sur la parcelle 1507 pourront utiliser le chemin d'accès existant, qui sera justement élargi pour améliorer les conditions de circulation des véhicules plus importants que les voitures de tourisme.

#### **E. 7**

a) Les recourants critiquent aussi les lucarnes prévues sur le pan sud de la toiture du projet contesté en estimant qu'elles dépassent de beaucoup la limite de la hauteur réglementaire (1.70 m.). Ils estiment que ces lucarnes seraient également non conformes au règlement même si elles devaient être qualifiées d'avant corps. De son côté, la municipalité précise qu'il ne s'agit pas de lucarnes mais de parties du bâtiment qui constituent un avant corps à partir de la toiture principale. b) Le règlement de la Commune de Pully sur l'aménagement du territoire et les constructions, approuvé par l'autorité cantonale et compétente le 27 avril 2012, est entré en vigueur depuis le 18 juin 2012 (RCATC). Il traite à son chapitre 6 des toitures, des combles et des lucarnes. L'art. 22 RCATC, qui réglemente la forme des toitures, est formulé dans les termes suivants : « Article 22 - Formes des toits 1 La forme des toits correspond à l'une des trois typologies suivantes illustrées par les croquis annexés (cf. page 22) au présent règlement, sous réserve de l'alinéa 4 ci-dessous. • toits à deux pans et plus (croquis D); • toits à la Mansart (croquis H); • toits plats (croquis III). 2. Leur partie inférieure est soulignée par un avant-toit et/ou par une corniche de dimensions usuelles. Le niveau supérieur de ces éléments n'est pas surélevé de plus de 0.50 m par rapport au plancher des combles. 3. Sur les toits plats, la création d'attiques ou de toitures terrasses intégrées à la morphologie du bâtiment est autorisée, Ils remplacent alors les combles et leur surface ne peut excéder les 3/5 de la surface de l'étage inférieur. Les bâtiments munis d'une toiture de typologie I peuvent avoir un volume de hauteur à la corniche inférieure au corps principal couvert d'une toiture plate à condition que ce volume n'excède pas le tiers de la surface du bâtiment considéré dans son ensemble. » L'article 24 RCATC réglemente les lucarnes dans les termes suivants : « Article 24- Lucarnes 1. Par leur forme et leur proportion, les lucarnes s'intègrent de manière harmonieuse à leur support et respectent l'expression architecturale des niveaux inférieurs. 2. Leur largeur additionnée ne peut excéder, par rapport à la longueur de la façade correspondante 50%, qu'il s'agisse de lucarnes inscrites dans le gabarit du toit (lucarnes négatives) ou en saillie sur celui-ci (lucarnes positives). 3. Elles sont situées sur une seule rangée dans la partie inférieure du toit. 4. Le choix de l'une de ces typologies exclut l'autre sur un même pan de toit. Les lucarnes positives observent en outre les règles suivantes: • leur parement se situe à l'aplomb ou en retrait de la façade; • leur hauteur au nu du parement n'excède pas 1.70 m. » Les deux logements prévus au niveau des combles comportent chacun un grand séjour qui se prolonge sur un balcon d'une profondeur de 2.50 m. sur une longueur de 6.10 m. Une grande baie vitrée de 5 m. de large donne accès au balcon depuis le séjour. Cette ouverture

fait l'objet d'un décrochement d'une profondeur d'un mètre en avant de la façade principale, décrochement qui se prolonge avec une forme saillante au-dessus de la toiture sur une hauteur de plus de 3 m. jusqu'à la corniche de la toiture recouvrant ce volume, qui présente la forme d'une grande lucarne en chien assis. Le volume de toiture ainsi dégagé permet d'aménager une surface de séjour d'une plus grande hauteur par rapport à la surface du séjour située sous la pente du toit. Selon la municipalité, il s'agirait : « d'un volume de hauteur à la corniche inférieure au corps principal couvert d'une toiture plate et à condition que ce volume n'excède par le tiers de la surface du bâtiment considéré dans son ensemble (art. 22 al. 4 RCATC) » c) Il convient donc d'examiner si la volumétrie de ces deux lucarnes correspond à la forme particulière du volume autorisé par l'art. 22 al. 4 RCATC. Cette disposition s'applique aux bâtiments munis d'une toiture de type 1, c'est à dire d'une toiture à deux pans, condition qui est remplie pour le projet contesté. Pour ce type de toiture, les bâtiments peuvent avoir « un volume de hauteur à la corniche inférieure au corps principal couvert d'une toiture plate ». Cette définition est peu claire. Il ressort toutefois d'une interprétation littérale, que le féminin utilisé pour l'adjectif « inférieure » ne peut se rapporter qu'à la « hauteur à la corniche » et non pas au volume. Hors, la hauteur à la corniche de la toiture du volume aménagé sur le séjour est supérieure à la hauteur à la corniche du corps principal de la toiture. Ainsi, on ne se trouve pas dans un volume de hauteur à la corniche inférieure au corps principal; de plus, la toiture sur ce volume n'est pas plate mais présente une légère pente. En tout état de cause, dès lors que la hauteur à la corniche du volume aménagé sur le séjour est largement supérieure à la hauteur à la corniche du corps principal, les caractéristiques de ce volume ne permettent pas d'appliquer l'art. 22 al. 4 RCATC. Au surplus, le léger décrochement en avant d'un mètre par rapport à la façade principale ne saurait être assimilé à un avant corps comparable au projet qui a fait l'objet de l'arrêt rendu dans la cause AC.2007.0216, où le plus petit des avants corps avait une profondeur dépassant deux mètres et le plus grand cinq mètres (arrêt AC.2007.0216 du 2 décembre 2008 consid. 6b). Ainsi, le volume prévu au-dessus du séjour et dépassant la toiture du corps principal doit être qualifié de lucarne. L'art. 24 al. 4 RCATC prévoit pour les lucarnes que la hauteur au nu du parement extérieur n'excède par un mètre septante; or, cette exigence n'est pas remplie dès lors que la hauteur de la lucarne s'élève à plus de trois mètres depuis le balcon situé dans le prolongement du séjour. La lucarne n'est donc pas conforme à l'art. 24 RCATC.

## **E. 8**

a) Les recourants critiquent également les balcons prévus au niveau des combles sur le pan sud de la toiture. Ils relèvent qu'un balcon se définit comme un élément venant en saillie d'une façade et non d'une toiture. A leur avis, seul un balcon baignoire serait envisageable en toiture si le constructeur souhaitait aménager une surface extérieure au niveau des combles dans le pan d'un toit. Ils relèvent aussi que du point de vue technique, la hauteur maximale limitée à un mètre septante pour les lucarnes serait trop basse pour permettre un passage vers un balcon en saillie. b) Dans la zone de faible densité, l'art. 37 al. 1 RCATC prévoit que le nombre de niveaux est limité à trois, soit un rez-de-chaussée, un étage, et un « combles ». La réglementation communale ne définit pas la notion de combles. Les combles sont les constructions surmontant un édifice et qui sont destinées à en supporter le toit (Paul Robert, dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Vol I p. 832). La jurisprudence reprend la définition du dictionnaire en précisant que les " combles " sont les constructions de bois, de fer ou de maçonnerie placées au-dessus d'un édifice pour en soutenir la couverture, habituellement désignées comme la charpente de la toiture. Un "

étage de combles " est donc un étage aménagé dans les combles (AC.1999.0105 du 28 décembre 2000). Sont ainsi qualifiés de « combles », les espaces - habitables ou non - aménagés sous la toiture et entièrement inscrits à l'intérieur de la charpente couronnant l'ouvrage (RDAF 1989 p. 305). Est notamment un étage de combles, un niveau dont la dalle inférieure se trouve à quelques centimètres de la corniche ou du chéneau du toit (RDAF 1973 p. 221). Pour que l'espace sous la toiture soit qualifié de combles, la hauteur du mur d'embouchure, sur lequel la structure de la toiture prend appui, doit être inférieure à un mètre, sous réserve de dispositions contraires du règlement communal (arrêt AC.1997.0078 du 13 mars 1998 publié in RDAF 1999 I 116). En principe, un logement réalisé entièrement dans la toiture est de dimensions plus réduites qu'un étage ordinaire délimité par les murs verticaux, s'agissant tant de la surface de plancher utilisable, que du volume. La limitation de la hauteur du mur d'embouchure à un mètre tend à éviter que la construction de véritables murs sous la sablière ne transforme pratiquement en un niveau ordinaire ce qui doit être et rester un étage de combles (voir les arrêts AC.2011.0010 du 3 août 2011 consid. 3c ; AC.1996.0132 du 19 septembre 1996 consid. 4 ; voir aussi ATF 1C\_401/2009 du 11 février 2010 consid. 2.3 confirmant l'arrêt AC.2009.0059 du 14 juillet 2009 ; voir aussi AC.2006.0126 du 19 mars 2007). c) La jurisprudence s'est aussi efforcée de définir la notion de balcon et d'avant-corps lorsque la réglementation communale l'utilise sans autre précision. Il existe ainsi une abondante casuistique rappelée notamment dans un arrêt du Tribunal administratif du 7 septembre 2004 (AC.2003.0256 consid. 6). Il convient d'en retenir que peuvent être qualifiés de balcons, quelle qu'en soit la longueur, les ouvrages formant une saillie réduite sur une façade d'une profondeur de 1,50 mètres au plus et qui se recouvrent l'un l'autre, et dont le dernier est recouvert par la toiture du bâtiment (AC.2006.0134 du 30 mars 2007 consid. 1a ; voir aussi l'arrêt AC.2007.0154 du 9 septembre 2008 consid. 5). Leur fermeture latérale aux extrémités ou dans le courant de la façade en fait des avant-corps (AC.2008.0328 du 27 novembre 2009, consid. 3; AC.2006.0134 du 30 mars 2007 consid. 1a/aa ; voir aussi RDAF 1978 p. 421; AC.1996.0110 du 20 janvier 1997). Il ressort de cette définition que le balcon peut être recouvert par la toiture du bâtiment, mais on ne peut déduire directement de cette définition si un élément de construction comme un balcon peut être autorisé au niveau des combles. Il faut alors se référer à la réglementation applicable aux toitures et aux ouvertures en toiture. A cet égard, l'art. 22 RCATC régit la forme des toitures mais ne prévoit pas l'aménagement de balcons au niveau de la toiture. De même, l'article 24 RCATC, qui définit les différentes formes admissibles des lucarnes, ne prévoit pas d'ouverture en toiture ayant la forme d'un balcon en saillie de la corniche. d) Ainsi, dès lors que l'étage des combles est un étage sous la toiture et que la réglementation communale définit de manière exhaustive la forme des toitures et les ouvertures possibles, il y a lieu de constater qu'elle ne prévoit pas l'aménagement de balcons au niveau des combles. Les recourants relèvent avec raison sur ce point que la forme des lucarnes autorisées en toiture exclut la réalisation d'un balcon en saillie de la façade ou de la corniche, dès lors que le parement des lucarnes doit se situer à l'aplomb, en retrait de la façade et non pas en saillie. Ainsi, les balcons prévus au niveau des combles ne sont pas conformes à la réglementation communale.

## **E. 9**

a) Les recourants critiquent également les quatre lucarnes prévues sur le pan nord de la toiture. A leur avis, pour déterminer si la largeur de ces lucarnes respecte la proportion de 50% de la façade correspondante, il conviendrait de prendre en considération uniquement la longueur de l'élément de façade au droit duquel les lucarnes sont prévues. b) L'art. 24 al. 2

RCATC prévoit que la largeur additionnée des lucarnes ne peut dépasser le 50% de la longueur de la façade correspondante, qu'il s'agisse de lucarnes inscrites dans le gabarit du toit (lucarnes négatives) ou en saillie sur celui-ci (lucarnes positives). La jurisprudence de la commission cantonale de recours en matière de construction précise que lorsque le règlement communal limite la longueur des lucarnes en proportion de celle de la façade correspondante, il convient, en présence d'un bâtiment présentant des décrochements de ne prendre en considération que la longueur de l'élément de façade au droit duquel sont prévues les lucarnes et non pas la projection orthogonale de toute la façade en cause (RDAF 1975 p. 60). Cette jurisprudence a été reprise par le Tribunal administratif (AC.1991.0006 du 2 décembre 1992 consid. 8b). c) En l'espèce, la façade nord du projet contesté présente deux légers renforcements d'une profondeur de cinquante centimètres au droit des ouvertures situées du côté est et ouest de la façade. Le parement de la lucarne se situe à l'aplomb du renforcement. On ne saurait donc parler d'un véritable décrochement. La façade nord présente une unité sans que les renforcements se distinguent à tel point qu'ils puissent constituer des éléments de façade séparés et distincts qui entraînent l'application de la jurisprudence de la commission de recours; cette jurisprudence s'applique en effet lorsque le décrochement présente une importance telle que l'élément de façade décroché doit être pris en considération pour lui-même, ce qui n'est pas le cas des renforcements de la façade nord du projet contesté. Au surplus, l'argumentation des recourants concernant d'éventuels corps de bâtiment ou celle relative à un éventuel niveau supplémentaire ne n'est pas compréhensible et il n'y a pas lieu de s'y arrêter.

#### **E. 10**

Les recourants se plaignent également de l'espace réservé pour les containers à ordures en décrochement sur le nouvel accès à proximité du raccordement avec le chemin de Rennier. Ils relèvent que le choix de l'emplacement a pour effet que les containers seront visibles par tous les usagers de la servitude; à leur avis, pour des motifs esthétiques, il conviendrait de soigner l'intégration de cette place pour containers. Les recourants se réfèrent à une charte des aménagements extérieurs sur fonds privés établie par l'administration communale de Pully en soulignant que cette charte recommande que les containers soient placés à l'intérieur des constructions ou dans un aménagement spécifique, de telle sorte qu'ils ne soient pas visibles depuis la rue. Les recourants relèvent aussi qu'aucune servitude ne permettrait de placer les containers sur la parcelle 1500 dans l'emplacement prévu à cet effet et que le permis de construire aurait dû poser comme condition la création de la servitude permettant aux habitants de la parcelle 1507 d'utiliser la place projetée. Ils soutiennent aussi que la place gênerait la création d'un accès direct au chemin de Rennier dans l'hypothèse d'un développement probable de la parcelle 1500, ce qui aggraverait la problématique de l'accès. Ils soutiennent également que le problème de l'évacuation des ordures sera d'autant plus sensible lorsque le quartier, qui est desservi par la servitude de passage, connaîtra un développement plus important. En l'espèce, le décrochement prévu sur l'accès au chemin de Rennier a une dimension de trois mètres de longueur sur un mètre de profondeur. Ce décrochement n'est pas destiné au stockage permanent des containers puisque le projet contesté prévoit à proximité de l'entrée de l'immeuble un local à containers, situé à proximité du local réservé pour les vélos. On trouve par ailleurs au sous-sol un local pour stationner le tracteur du concierge qui pourrait être en mesure de déplacer les containers sur l'emplacement prévu au débouché du chemin de Rennier, de sorte que la charte sur les aménagements extérieurs des fonds privés de la Commune de Pully apparaît clairement respectée. Enfin, le tribunal a constaté qu'il existe une identité de

propriétaire entre les parcelles 1507 et 1500. Il appartiendra à la municipalité, le cas échéant, de fixer les conditions nécessaires pour s'assurer que l'emplacement pour les containers puisse être utilisé par les occupants du futur bâtiment prévu sur la parcelle 1507. Enfin, le tribunal n'a pas examiné, dans le cadre du présent recours, les problèmes que poserait un développement ultérieur du quartier desservi par la servitude de passage.

#### **E. 11**

Les recourants critiquent également l'agrandissement du chemin projeté pour le motif qu'il pourrait porter atteinte au cèdre situé sur la parcelle 1500. Le tribunal a instruit cette question de manière détaillée. En particulier, le Centre de conservation de la faune et de la nature était représenté par l'adjointe de la conservatrice de la faune lors de l'audience du 17 octobre 2012. Cette dernière a confirmé que le projet d'agrandissement prévu par la servitude de passage n'entraînerait aucun dommage au cèdre, lequel pourrait continuer à croître et qu'il n'y avait donc aucun risque concernant la santé de l'arbre. Les recourants ont également mis en doute la possibilité de sauvegarder l'arbre situé au nord ouest de la parcelle 1507. A nouveau, l'examen sur place a permis de constater que la nouvelle rampe projetée pour le bâtiment contesté reprendrait pour l'essentiel le tracé et le profil de la rampe actuelle, le long de l'arbre protégé, et que ce dernier ne serait pouvait être protégé et maintenu par les travaux contestés.

#### **E. 12**

a) Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis en ce qui concerne les griefs relatifs aux lucarnes sud et aux balcons sud. Comme les modifications du projet contesté, qui sont nécessaires pour rendre le bâtiment conforme à la réglementation communale sur les ouvertures en toiture, dépassent le cadre des strictes adaptations de minime importance admises par l'article 117 LATC, le tribunal ne peut réformer la décision communale et doit donc annuler le permis de construire concernant le bâtiment (permis n° 6677). Toutefois, comme seuls les éléments du projet concernant la toiture sont non réglementaires, les constructeurs peuvent apporter les modifications nécessaires dans le cadre d'une enquête complémentaire au sens de l'art. 72b du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la LATC (RLATC. RSV 700.11.1). b) En revanche, le recours est mal fondé en ce qui concerne l'élargissement du chemin d'accès sur la parcelle 1500, le permis de construire délivré pour ces travaux (permis n° 6678) doit ainsi être maintenu. Au vu de ce résultat, et compte tenu du fait que plusieurs griefs des recourants concernant le permis de construire relatif au bâtiment contesté (permis n° 6677) étaient mal fondés, le tribunal estime qu'il y a lieu de mettre à parts égales à la charge des recourants et des constructeurs un émolument de justice arrêté à 2000 francs. En outre, compte tenu des circonstances, il y a lieu de compenser les dépens. c) En ce qui concerne les frais d'expertise, le tribunal constate que le dossier était lacunaire sur ce point, dès lors que le rapport Transitec a dû être complété par l'expertise ordonnée par le tribunal. Dans ces circonstances, il se justifie de répartir les frais d'expertise, arrêtés à 4'900 fr., à raison de 1'600 fr à charge des recourants, de 1'600 fr. à charge de la municipalité et 1'600 fr. à charge des constructeurs, le solde de 100 fr. étant laissé à la charge de l'Etat.