

VD_OMNI AC.2013.0281 vom 12. Februar 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-02-12, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2013.0281

FR: VD_OMNI AC.2013.0281 du 12 février 2014

IT: VD_OMNI AC.2013.0281 del 12 febbraio 2014

Regeste

SZAMA CONSEIL SA, PATITUCCI/Municipalité de Lutry, DOFFEY | Construction d'un immeuble de cinq appartements en zone de moyenne densité sur deux parcelles contiguës: - modification de limite admise: on ne se trouve pas en présence d'une forme de parcelle si particulière que le fait de tirer parti de toute sa surface puisse constituer un abus de droit (consid. 1). - "Cession de CUS" de 50 m² d'une parcelle à sa voisine, avec mention LATC, admise: selon la jurisprudence, le coefficient d'utilisation ou d'occupation du sol peut être transféré à certaines conditions sur une parcelle contiguë sise dans la même zone (consid. 2). - Hauteur réglementaire respectée: elle doit être mesurée ici depuis le niveau de la dalle supérieure (de 3 m de large) recouvrant la rampe d'accès au parking souterrain et non à partir du terrain aménagé en déblai (sol du parking souterrain fermé) (consid. 3). Dès lors, la distance à la limite est également respectée (consid. 4). - Nombre de places de stationnement: la norme VSS pertinente est respectée s'agissant des places pour voitures. Pour les vélos, le besoin de 11-13 (selon rapport d'expertise), voire 17 places (selon norme VSS) ne paraît pas couvert par la surface de 12m² prévue, le permis de construire ne fixe pas le nombre minimum de places à créer et le plan ne les détaille pas; par économie de procédure, le tribunal fixe lui-même ce nombre à 12, compte tenu des circonstances (consid. 5). - Sans être idéal, l'accès est suffisant (consid. 6). - Sécurité: la visibilité du débouché de la rampe d'accès au garage sur le domaine public est assurée et la déclivité de cette rampe est conforme aux prescriptions (consid. 7). - Place de jeux pour enfants réglementaire (consid. 8). Recours partiellement admis. Recours au Tribunal fédéral irrecevable (1C_140/2014 du 27 mars 2014). Rejet du nouveau recours formé devant le Tribunal fédéral après la délivrance du permis de construire portant sur la création de places de stationnement pour vélos (1C_252/2014 du 4 novembre 2014).

Erwägungen

E. 1

Les recourants contestent la modification prévue de la limite de propriété séparant les parcelles contiguës n° 4014 et n° 704. a) Selon l'art. 83 LATC, tout fractionnement ou toute modification de limites d'une parcelle, ayant pour effet de rendre une construction non réglementaire, sont interdits à moins que la demande présentée au registre foncier ne soit accompagnée d'une réquisition de mention signée de la municipalité et ayant pour effet de corriger l'atteinte portée aux règles de la zone (al. 1); la mention est accompagnée d'un plan coté et indique la portée des restrictions sur les parcelles en cause (al. 2). La jurisprudence admet qu'un fractionnement de parcelles puisse avoir une géométrie particulière, voire qu'il en résulte que l'une d'elle soit constituée d'excroissances singulières. Les fractionnements et déplacements de limites ne doivent cependant pas être insolites au point de constituer un abus de droit (arrêts AC.2002.0141 du 30 mars 2004 consid. 2c; AC.2000.0157 du 15 avril

2002 consid. 4). Une parcelle d'une forme qui n'est pas absolument régulière a également été admise (arrêt AC.2005.0278 du 31 mai 2006 consid. 3b). b) En l'occurrence, les recourants allèguent – sans toutefois le démontrer à satisfaction de droit – que la modification de la limite envisagée serait artificielle et insolite, partant prohibée. Or, le déplacement de la limite (initialement en forme de "L" à l'envers, puis en forme de "C" composé de trois segments) ne porte que sur une petite surface (72 m

E. 2

(480 - 180 - 50). c) Ce procédé respecte la jurisprudence précitée. L'octroi du permis de construire étant subordonné à l'inscription au registre foncier du déplacement de la limite de propriété et à la mention du transfert de surface de plancher habitable susmentionné, le grief tiré d'une violation de l'art. 134 RCAT doit être rejeté.

E. 3

Pour les recourants, la construction projetée ne respecterait pas les hauteurs maximales prescrites par la réglementation de la zone. a) L'art. 133 RCAT limite à 11 m la hauteur des constructions dans la zone de moyenne densité. La hauteur (H) des constructions est mesurée conformément aux dispositions de l'art. 19 RCAT qui précise que les bâtiments doivent s'inscrire dans un espace d'une hauteur constante (H) soit par rapport au niveau du terrain naturel, soit par rapport au niveau du terrain aménagé si celui-ci est au-dessous du terrain naturel (al. 1); la hauteur (H) mesurée verticalement est fixée par les règles particulières de la zone (al. 2); le faîte d'un toit peut dépasser de 1 m la hauteur (H) ci-dessus. b) Pour les recourants, les cotes d'altitude du terrain naturel qui résultent du plan soumis à enquête publique ne correspondraient pas réellement au terrain avant le remblayage effectué pour bâtir la villa actuelle qui est vouée à démolition (ECA n° 2387). Cependant, aucun élément n'est apporté par les recourants pour étayer leur affirmation. Au contraire, les plans produits lors de l'enquête publique indiquent des cotes d'altitudes du terrain naturel qui ont été attestées par un géomètre officiel. En l'absence d'éléments probants permettant de mettre sérieusement en doute la véracité de ces indications, le tribunal estime que lesdites cotes d'altitude sont conformes à la réalité. c) aa) Les recourants allèguent que la façade Est du bâtiment projeté dépassera la hauteur réglementaire de 11 m. Ils considèrent que le point de référence pour mesurer la hauteur doit être défini par le radier de la rampe d'accès au parking souterrain. Dans cette hypothèse, la hauteur du bâtiment serait effectivement de 11.69 m (cotes d'altitude de 588.06 m pour la corniche, de 576.37 m pour le terrain aménagé en déblai au niveau de la rampe d'accès au garage et de 579.45 m pour la dalle supérieure recouvrant la rampe d'accès). Pour leur part, les constructeurs et la municipalité estiment que le point de référence au sol déterminant est celui formé par la dalle supérieure de l'avant-corps du bâtiment recouvrant l'entrée du parking, lequel constitue un décalage horizontal de façade de 3 m de largeur. bb) Selon la jurisprudence, la hauteur se mesure à l'aplomb de tous les points du bâtiment pris en considération. Par exemple, la hauteur d'une façade doit être mesurée à l'aplomb de cette façade et la hauteur de la corniche à l'aplomb du point de mesure déterminant sur la toiture du bâtiment (arrêt AC.1998.0005 du 30 avril 1999). La hauteur du bâtiment à la corniche se mesure au droit de la corniche depuis le sol naturel ou aménagé en déblai. L'exigence concernant le point de référence au sol visant le terrain naturel ou aménagé en déblai a pour but spécifique de maintenir l'effet visuel d'une hauteur de 11 mètres pour l'observateur. Ainsi, l'objectif recherché par la réglementation communale consiste à limiter l'effet visuel de la hauteur d'un bâtiment à 11 m au maximum (arrêt AC.2006.0098 du 29 décembre 2006 consid. 2b).

Il se pose la question de savoir si la hauteur à la corniche de la façade Est se mesure depuis le niveau de la dalle supérieure de l'avant-corps situé à l'entrée du garage ou à partir du terrain aménagé en déblai, soit de la rampe d'accès au parking souterrain. Contrairement à l'avis des recourants, le cas présent n'est pas comparable à celui examiné dans l'arrêt AC.2006.0098 du 29 décembre 2006. Dans cette affaire, il avait été reconnu que le point de référence était celui formé par le sol des garages ouverts, qui formait visuellement l'élément de base à partir duquel un observateur pouvait apprécier la hauteur de la façade en question. Il s'agissait d'un ensemble de garages boxes sans porte, recouverts d'une dalle et qui formait l'élément de socle sur lequel reposait la façade. Par ailleurs, le décrochement horizontal formé par la dalle était de 2 m seulement (arrêt AC.2006.0098 du 29 décembre 2006 consid. 2c). En l'espèce, la situation est différente: il n'est pas prévu de garages ouverts formant un socle sur lequel reposerait le bâtiment projeté; celui-ci dispose d'un parking souterrain fermé, relié au domaine public par une rampe d'accès partiellement recouverte par une dalle de 3 m de large. Du point de vue de l'observateur extérieur, ce n'est pas le niveau de la rampe d'accès qui forme l'élément de base à partir duquel il convient d'apprécier la hauteur de la façade Est. Pour apprécier l'effet visuel de la hauteur de la façade Est, il faut se référer au niveau de la dalle supérieure qui forme le socle sur lequel repose ladite façade. Par ailleurs, conformément à la pratique de la municipalité – qui bénéficie d'une grande latitude d'appréciation en la matière – la présence d'une dalle d'une largeur d'au moins 3 m recouvrant une rampe d'accès à l'entrée du parking souterrain permet de dissocier visuellement les différents corps d'une façade. Compte tenu de l'ensemble des circonstances, il n'y a pas lieu de s'écarter de cette appréciation. En résumé, la hauteur à la corniche de 11 m est respectée aussi sur la façade Est, au vu de la hauteur à la corniche (cote 588.06 m) mesurée depuis le niveau de la dalle supérieure de l'avant-corps (cote 579.45 selon le plan de façade Ouest ou 578.65 selon le plan de façade Est).

E. 4

Les recourants semblent dénoncer également une violation de la règle de la distance à la limite de propriété du projet de construction. Est en particulier critiquée la distance à la limite de l'avant-corps constitué par l'entrée du garage souterrain. a) Aux termes de l'art. 135 RCAT, un immeuble d'une hauteur de 8 à 11 m doit respecter une petite distance à la limite de 7 m et une grande distance de 12 m. Pour un bâtiment d'une hauteur supérieur à 11 m, la distance à la limite devrait être de 8 m pour la petite distance et de 14 m pour la grande. En application de l'art. 7 RCAT, la distance oblique à la limite peut être réduite de 1 m. En outre, l'art. 9 RCAT permet d'implanter des constructions souterraines dans les espaces de non bâtir pour autant que leur hauteur maximale ne dépasse pas de plus de 1 m le niveau du terrain naturel. b) En l'espèce – et contrairement à ce que soutiennent les recourants – le bâtiment projeté ne dépasse pas la hauteur de 11 m (cf. consid. 3 supra), de telle sorte que la petite distance à la limite de propriété doit être de 7 m, respectivement de 6 m pour la distance oblique. Lors de la vision locale, l'assesseur architecte a constaté que les plans présentent une distance de 5,5 m entre l'avant-corps formé par l'entrée du garage et la limite de la parcelle la plus la proche. Peu importe que la distance de 6 m ne soit pas atteinte, car il s'agit d'une construction souterraine. Au vu des plans déposés lors de l'enquête publique, la dalle supérieure couvrant la rampe d'accès au garage atteint une altitude de 579.45 m; quant au terrain naturel, il se situe à l'altitude de 578.70 m au même endroit. Il en découle que la hauteur de l'avant-corps ne dépasse ainsi pas de plus de 1 m le niveau du terrain naturel (579.45 - 578.70), de telle sorte que cet ouvrage peut être considéré comme une construction souterraine pouvant être implanté dans les espaces

réglementaires conformément à l'art. 9 RCAT. Il découle de ce qui précède que les distances à la limite sont respectées par le projet de construction attaqué.

E. 5

Les recourants estiment que le nombre de places de stationnement pour véhicules à moteur et vélos est insuffisant au regard de l'art. 45 RCAT. L'art. 45 al. 1 et 2 RCAT a la teneur suivante: "Tout propriétaire de bâtiment doit aménager des places de stationnement pour véhicules et vélos, sans empiètement sur les limites de constructions fixées par la loi sur les routes, sur son terrain ou sur un autre terrain dans la proximité immédiate, moyennant un arrangement à long terme garanti par un titre juridique. Le nombre de places doit être calculé sur la base des normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS SN 640 290 et SN 640 065)". L'art. 47 al. 2 ch. 6 LATC prévoit que les règlements communaux peuvent contenir des dispositions relatives notamment à la création de garages et de places de stationnement et à la perception de contributions compensatoires, destinées à couvrir les frais d'aménagement de places de stationnement, à défaut de terrain privé disponible. L'art. 40a al. 1 du Règlement d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions du 19 septembre 1986 (RLATC; RSV 700.11.1) précise notamment que la réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés en fonction de l'importance et de la destination de la construction (AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 5). L'art. 45 RCAT renvoie aux normes VSS. La norme VSS SN 640 290, à laquelle l'art. 45 RCAT fait référence, a été remplacée depuis le 1^{er} février 2006 par la norme VSS SN 640 281 qui concerne l'offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme. La norme VSS SN 640 065 (dans sa version du 1^{er} août 2011) permet de déterminer les besoins en stationnement pour vélos. C'est donc à l'aune de ces normes que le besoin en stationnement doit être défini. a) aa) Selon la méthode de calcul de l'offre en stationnement de la norme VSS SN 640 281 (version au 1^{er} février 2006), il est recommandé d'offrir une case de stationnement par 100 m² de surface brute de plancher ou une case par logement (ch. 9.1 de la norme VSS 640 281). A ces cases de stationnement pour les résidents, il est nécessaire d'ajouter 10% de cases en plus pour les visiteurs. Ce n'est qu'à la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, que doit intervenir l'arrondissement du nombre de cases de stationnement à l'entier supérieur (ch. 9.3 de la norme VSS 640 281). Le critère donnant le plus grand nombre de cases est déterminant (arrêts AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 5; AC.2010.0106 du 30 août 2011 consid. 5a; AC.2010.0087 du 30 août 2011 consid. 4a; AC.2007.0108 du 20 mai 2008 consid. 1b). Les normes VSS 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. Elles ne sont toutefois pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal (ATF 132 III 285 consid. 1.3 ; ATF 1C_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.2 et 1C_477/2009 du 17 juin 2009 consid. 5.3; arrêts AC.2010.0235 du 29 novembre 2011 consid. 7; AC.2007.0291 du 21 avril 2008 consid. 4 et les références citées). Il résulte par ailleurs du ch. 9.4 de la norme précitée qu'il peut être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives mentionnées ci-dessus afin de tenir compte de conditions locales particulières ou de formes spéciales de logement (p. ex. habitat sans voiture). bb) En l'espèce, le projet de construction sur la parcelle n° 4014 prévoit la création de neuf places de stationnement, dont sept dans le garage souterrain. La surface brute de plancher utile étant de 726 m², le besoin en cases de stationnement pour véhicules est de huit places selon la norme VSS ($[726 / 100 = 7.26 \text{ places}] + [10\% \text{ de } 7.26 = 0.73 \text{ place}] = 7.99$ arrondi au nombre entier supérieur). C'est donc à tort que les recourants estiment le

besoin en stationnement à dix places en se basant sur la SBPu totale des parcelles n° 4014 et n° 704 réunies. Ce raisonnement est erroné dans la mesure où l'habitation sise sur la parcelle n° 704 dispose déjà actuellement de trois places de stationnement (ce que la cour de céans a pu constater lors de la vision locale) qui ne seront pas touchées par les travaux de construction de la parcelle n° 4014. Ainsi, même considérées dans leur globalité, les places de stationnement à disposition pour les deux parcelles seront au nombre de douze (neuf places pour la parcelle n° 4014 et trois places pour la parcelle n° 704) une fois la nouvelle construction achevée. La municipalité n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation en autorisant la création de neuf places de stationnement, au lieu des huit préconisées par l'application stricte de la norme VSS SN 640 281 à laquelle renvoie la réglementation communale. La municipalité reste en effet libre de s'écarter, lorsqu'elle l'estime nécessaire, des normes VSS qui n'ont pas force de loi, même si la réglementation communale y renvoie (ATF 132 III 285 consid. 1.3 ; TF 1C_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.2 et 1C_477/2009 du 17 juin 2009 consid. 5.3; AC.2010.0277 du 30 mai 2012 consid. 8a; cf. également art. 9.4 de la norme VSS 640 281 qui prévoit de s'écarter des valeurs indicatives indiquées ci-dessus afin de tenir compte de conditions locales particulières). Cette augmentation va d'ailleurs dans le sens voulu par les recourants, qui estiment le besoin à 10 places de parc. Par conséquent, le grief de l'insuffisance du nombre de places de stationnement pour véhicules automobiles doit être rejeté. b) aa) Quant aux places de stationnement pour cycles, l'art. 45 RCAT renvoie également aux normes VSS concernant la détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour les vélos (norme VSS SN 640 065 du 1^{er} août 2011). S'agissant des immeubles d'habitation, le chiffre 15 de cette norme prescrit un ratio d'une place de stationnement pour vélo par pièce d'habitation de logement (tableau 1). Une adaptation du nombre de places en fonction des particularités locales peut se justifier, notamment en raison d'une topographie défavorable; tel n'est pas le cas pour les immeubles d'habitation, parce que le facteur décisif n'est pas l'utilisation du vélo mais sa possession (ch. 17 VSS SN 640 065). bb) En l'espèce, le projet prévoit la création de cinq appartements, pour un total de 17 pièces réparties en quatre appartements de 3,5 pièces et un appartement de 5,5 pièces. L'application stricte de la norme VSS devrait ainsi conduire à la création de 17 places de stationnement pour vélos au maximum. Selon le rapport d'expertise fourni par les recourants, le nombre de place de stationnement pour cycle devrait être compris entre onze et treize (rapport Cert-Aragao p. 14). A noter que, d'après le Manuel relatif au stationnement des vélos (recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation) édicté par l'Office fédéral des routes (état 2008), les besoins en places de stationnement se rapportent à l'unité "chambre", soit 1 place par chambre (ch. 2.1.2) et non à l'unité "pièce". Les plans du garage souterrain déposés lors de la mise à l'enquête n'indiquent qu'une surface d'environ 12 m² dédiée au stationnement des cycles, ce qui paraît insuffisant compte tenu des besoins. Le permis de construire ne fixe pas le nombre minimum de places de stationnement pour vélos à créer et le plan du sous-sol ne représente pas non plus de manière détaillée la localisation de chacune d'entre elles. Il appartient en principe à la municipalité d'une part de déterminer le nombre minimum de places de stationnement pour vélos en s'inspirant notamment de la norme VSS SN 640 065 et du manuel de l'OFROU précités et, d'autre part, de solliciter des plans corrigés sur l'emplacement des places de stationnement pour vélos. En l'occurrence, vu le rapport d'expertise produit par les recourants en cours de procédure, qui conclut à un nombre de 11 à 13 places de stationnement pour vélos, le tribunal estime, par économie de procédure, qu'il peut fixer lui-même un nombre minimal de douze de places de parc,

compte tenu de l'ensemble des circonstances. Le permis de construire devra donc être réformé dans ce sens. En cas de manque de place dans le garage souterrain, les constructeurs pourraient d'ailleurs aménager des places de stationnement pour vélos à l'extérieur du bâtiment.

E. 6

a) Conformément aux art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT; RS 700) et 104 al. 3 LATC, la municipalité ne peut accorder le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de cette dernière. Pour qu'un terrain soit réputé équipé, l'art. 19 LAT exige qu'il soit desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (cf. ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les arrêts cités; ATF 1C_532/2012 du 25 avril 2013 et les références citées). Pour qu'une desserte routière soit adaptée à l'utilisation prévue, il faut d'abord que la sécurité – 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 (ATF 1C_36/2010 précité consid. 4.1). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan des zones. Un bien-fonds ne peut dès lors 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 pas être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; 119 Ib 480 consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159; 1C_246/2009 du 1^{er} février 2010 consid. 2 et les références citées; arrêts AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 3a; AC.2011.0269 du 14 septembre 2012, consid. 1a; AC.2010.0311 du 5 avril 2012 consid. 3a). 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 (ATF 1C_243/213 du 27 septembre 2013 consid. 5.1; arrêts AC.2010.0313 du 5 avril 2012 consid. 9a; AC.2009.0086 du 20 août 2010; AC.2008.0233 du 6 mai 2009). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence se réfère en général aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route et des transports, désignées 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 (ATF 1C_243/213 du 27 septembre 2013 consid. 5.1; 1C_532/2012 du 25 avril 2013 consid. 3.1; arrêts AC.1995.0050 du 8 août 1996;

AC.1992.0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190 et l'arrêt AC.1992.0379 du 24 juin 1994). Le tribunal de céans a déjà eu l'occasion de considérer comme suffisant un accès d'une largeur variant entre 2.90 m et 4.20 m, sur une distance approximative de 200 m, desservant déjà quelques six immeubles d'habitation et nécessitant d'empiéter sur des parcelles privées en cas de croisement entre véhicules (AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 4b). Il a également considéré 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.2011.0252 du 31 octobre 2012 consid. 4c; AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 4b). Un chemin privé d'une centaine de mètres de long et dont la largeur oscillait entre 3 et 3.50 m, en partie asphalté, reste suffisant pour la construction d'un bâtiment de quatre logements (AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 3a; AC.2011.0088 du 5 octobre 2011 consid. 2d). b) En l'occurrence, le projet litigieux comprend sept places dans le garage et deux places extérieures. Lors de l'inspection locale, il a été constaté que trois places de stationnement étaient déjà existantes sur la parcelle n°4014. Ainsi, seules six places de stationnement supplémentaires seront créées; cela correspond à 15 (2.5 x 6) ou 18 (3 x 6) mouvements de véhicules par jour, ce qui est insignifiant (voir ci-après). L'accès se fait par le chemin de l'Arabie qui est une rue étroite, mais à faible trafic, ce qui est confirmé par les mesures effectuées par le bureau d'ingénieur Cert-Aragao qui indiquent un trafic journalier moyen de 240 véhicules (rapport Cert-Aragao p. 10). Lors de la vision locale, il a été constaté que la portion de route du chemin de l'Arabie qui rejoint le chemin des Brûlées situé en aval est un tronçon rectiligne d'une longueur d'environ 30 m qui permet le croisement de deux véhicules. La partie supérieure du chemin de l'Arabie est plus étroite et sinueuse et ne permet pas le croisement de véhicules sur toute sa longueur. La cour a également observé que le chemin de l'Arabie ne dessert actuellement qu'une quinzaine de logements et qu'aux dires des recourants les problèmes de circulation ne sont pas dus aux riverains mais au trafic pendulaire (voir également rapport Cert-Aragao p. 13). Par ailleurs, la sortie du garage – qui permettra une sortie des véhicules en marche avant – sera située à l'extérieur d'un virage qui offre une visibilité dégagée sur le chemin de l'Arabie. Sans être idéal, le chemin de l'Arabie constitue une voie d'accès suffisante et permet au conducteur attentif et respectueux des règles usuelles de circulation de constater la présence d'autres usagers de la route, qu'il s'agisse de piétons, de cyclistes ou d'autres véhicules motorisés. A cela s'ajoute que la parcelle considérée est située à quelques dizaines de mètres seulement de l'arrêt de transport public le plus proche et à environ dix minutes de marche de la gare CFF de La Conversion. Il en découle que la faible augmentation du trafic généré par le projet peut de ce fait encore être relativisée. Force est donc que conclure que l'accès par le chemin de l'Arabie doit être considéré comme suffisant dès lors qu'il ne sera emprunté que par un nombre très restreint d'usagers supplémentaires qui y circuleront à vitesse réduite au vu de la configuration des lieux. Ce grief est partant mal fondé.

E. 7

La sécurité de la rampe d'accès au garage souterrain et de son raccord au domaine public sur le chemin de l'Arabie sont contestés par les recourants. Dans un premier grief, ils font valoir que la visibilité du débouché de la rampe sur le chemin de l'Arabie est insuffisante, notamment en raison de son emplacement dans un virage. Or la jonction est prévue à l'extérieur du virage du chemin de l'Arabie, permettant ainsi une visibilité tant en aval qu'en amont de la route d'accès. Par ailleurs, l'entrée et la sortie des véhicules peuvent se faire en

marche avant, conformément à la recommandation du ch. 6 de la norme VSS SN 640 050. La même conclusion résulte du rapport Cert-Aragao (p. 13). Quant à la critique de la déclivité de la rampe d'accès, le chiffre 18.4 de la norme VSS SN 640 291a prescrit une déclivité maximale de 12 - 15 % pour les rampes non couvertes. La pente du raccord au domaine public ne doit par contre pas dépasser les 10 % (VSS SN 640 050 ch. 7). La pente de la rampe d'accès au domaine public aura une déclivité de 8 % selon les plans soumis à l'enquête publique. Par la suite, et pour répondre à une demande des opposants, les constructeurs ont affirmé pouvoir adapter le raccord de la rampe avec la route à 5%. Cela impliquerait que la pente de la rampe soit ramenée à 11% dans sa partie inférieure. En tout état de cause, et quelle que soit la solution retenue, elle est conforme aux prescriptions idoines. Ce grief doit donc également être rejeté.

E. 8

La critique de l'absence de place de jeux pour enfants, invoquée dans le cadre de l'opposition, est mal fondée. Aux termes de l'art. 39 RCAT, des aires de jeux pour enfant d'une surface de 10 m² par logement doivent être aménagées. Les plans prévoient une aire de jeux de 50 m² pour 5 logements, ce qui est conforme à la disposition précitée.

E. 9

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être très partiellement admis et la décision réformée en ce sens que le permis de construire est délivré pour la construction projetée, moyennant la création de douze places de stationnement pour vélos au minimum, d'une part, et présentation préalable de plans figurant les emplacements desdites places, d'autre part. La décision attaquée est confirmée pour le surplus. Succombant pour l'essentiel, les recourants supporteront les frais de justice réduits. La municipalité et les constructeurs n'ayant pas agi par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel, il n'est pas alloué de dépens (art. 49, 55, 91 et 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative vaudoise [LPA-VD; RSV 173.36]).

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