

## **VD\_OMNI AC.2014.0013 vom 2. November 2015**

VD Tribunal cantonal, 2015-11-02, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2014.0013](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0013)

FR: VD\_OMNI AC.2014.0013 du 2 novembre 2015

IT: VD\_OMNI AC.2014.0013 del 2 novembre 2015

### **Regeste**

DAÏNA, SALOMÉ DAÏNA/Municipalité de Bussy-Chardonney, ROMANDE ENERGIE SA, CHALON, Direction générale de la mobilité et des routes | Conformité de l'accès (i.e. la rampe du parking souterrain de 30 cases) à un futur bâtiment d'habitation. C. 7: Vitesse et volume du trafic. La vitesse maximale autorisée sur la rue de destination est de 50 km/h, mais les vitesses pratiquées sont très modérées; 85% des véhicules ne dépassent pas 24 km/h. Le volume de trafic (existant et futur), de moins de 300 véh./jour, restera faible. C. 8: Capacité d'absorption du trafic à venir. La rue de destination constitue une "route de desserte". Elle est techniquement apte à absorber le trafic supplémentaire, d'autant plus qu'il est possible de croiser à plusieurs endroits et que les vitesses pratiquées sont très modérées. C. 9: Géométrie de la rampe. Le profil de la rampe n'est pas conforme à la norme VSS 640 291a. C. 10: Sécurité du trafic au débouché de la rampe. La rampe de parking constitue un accès riverain au sens de la norme VSS 640 050. Au vu des circonstances, il sied d'appliquer à la rampe et à son débouché les exigences de niveau "A" selon la norme VSS 640 050, qui s'avèrent remplies. Le projet ne respecte toutefois pas suffisamment les conditions de visibilité selon la norme VSS 640 273a. Une solution consistant à réduire la largeur de la rampe (et à ouvrir l'angle d'observation) peut être admise comme mesure de correction. C. 11: Impact de la rampe sur les fonctions sociales de la rue de destination. Au vu des circonstances, le maintien de la cohabitation de la circulation avec la présence d'enfants et l'exercice d'activités ludiques demeurera possible (cf. art. 46 al. 2bis OCR). La solution d'une zone 30 ou de rencontre reste du ressort de la municipalité. C. 12: Nuisances sonores: Il apparaît suffisamment vraisemblable que la rampe du parking respectera les valeurs OPB (degré III). Si des mesures effectuées après coup devaient révéler un dépassement, la pose d'un revêtement phonoabsorbant permettra de rétablir une situation conforme au droit.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Il convient d'examiner la qualité pour recourir des recourants. a) L'art. 75 let. a de la loi sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LPA-VD; RSV 173.36) réserve la qualité pour former recours à toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Selon la jurisprudence, pour apprécier la qualité pour agir, tous les éléments de fait pertinents doivent être pris en compte. Le voisin direct de la construction ou de l'installation litigieuse a en principe la qualité pour recourir. De même, s'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse serait à l'origine d'immissions - bruit, poussières, vibrations, lumières ou autres - touchant spécialement les voisins, même situés à

quelque distance, ces derniers peuvent aussi se voir reconnaître la vocation pour recourir (ATF 140 II 214 consid. 2.3 p. 219; 136 II 281 consid. 2.3.1 p. 285; Aemisegger/Haag, Commentaire pratique de la protection juridique en matière d'aménagement du territoire, 2010, n. 123 ad art. 34 LAT, p. 182 s.). La distance entre bâtiments constitue ainsi un critère essentiel, la jurisprudence reconnaissant généralement la qualité pour agir lorsque l'opposant est situé à quelques dizaines de mètres du projet litigieux (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 p. 33; arrêt 1C\_346/2011 du 1er février 2012 publié in URP 2012 p. 692, consid. 2.3.1 p. 285). La proximité avec l'objet du litige ne suffit toutefois pas à elle seule à conférer la qualité pour recourir contre l'octroi d'une autorisation de construire. Les voisins doivent en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'ils sont touchés dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée de manière à exclure l'action populaire (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 et 2.3 p. 33-34; 133 II 249 consid. 1.3.1 p. 252, 468 consid. 1 p. 470). Une atteinte particulière est reconnue lorsqu'il faut notamment s'attendre avec certitude ou avec une grande vraisemblance à des immissions sur le fonds voisin en provenance de l'installation (ATF 136 II 281 consid. 2.3.1 p. 285; 121 II 171 consid. 2b p. 174). Les griefs fondés sur des dispositions de droit des constructions relatives à l'esthétique, à la hauteur et au volume du projet litigieux sont de ceux qui fondent la qualité pour recourir des voisins car ils ont un effet direct sur l'usage de leur immeuble et la valeur de celui-ci (ATF 1C\_2/2010 du 23 mars 2010). b) En l'espèce, la parcelle 70 des recourants qui supporte leur habitation se situe à une trentaine de mètres du projet. La parcelle voisine 284 leur appartient également et se trouve, elle, à une quinzaine de mètres du projet. Compte tenu des griefs soulevés, on peut ainsi admettre que les recourants ont la qualité pour recourir .

## **E. 2**

Les recourants sollicitent une série de mesures d'instruction, portant sur le nombre de logements contenus au centre du village, formé de 14 parcelles, sur le nombre de logements supplémentaires pouvant potentiellement être aménagés sur ces 14 parcelles, sur le bilan des réserves de la commune en zone à bâtir, sur les mesures prises par la municipalité depuis 2006 en vue de sécuriser le trafic dans le village, sur le sort de la parcelle 246 et sur les calculs d'immission de bruit du parking projeté. a) L'autorité peut 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 qui lui sont encore proposées, elle a acquis la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 138 III 374 consid. 4.3.2 p. 376; 136 I 229 consid. 5.3 p. 236; 131 I 153 consid. 3 p. 157). Pour une bonne part, il a été répondu aux requêtes d'instruction en cours de procédure, notamment par le dépôt de deux expertises Transitec par la municipalité et par la production d'une expertise CERT-Aragao par les recourants. Pour le surplus, les mesures d'instruction demandées n'apparaissent ni nécessaires ni utiles à l'établissement des faits pertinents pour l'issue du litige; elles ne pourraient amener la cour de céans à modifier son opinion. Elles doivent ainsi être écartées (cf. aussi infra consid. 3d in fine, consid. 5c/bb in medio et consid. 7c). b) Les expertises fournies par les parties sont des expertises privées. Il sied de souligner ce qui suit sur ce point. Comme tous les autres moyens de preuve, les expertises sont soumises à la libre appréciation du juge. En ce qui concerne les expertises privées, le juge doit en tenir compte dans son jugement. Toutefois, dès lors que ce ne sont pas les autorités judiciaires, mais une personne intéressée par l'issue de la procédure, qui a choisi l'expert, l'a instruit et l'a rémunéré, et compte tenu de l'expérience, selon laquelle une

expertise privée n'est produite que si elle est favorable à son mandant, l'expertise privée doit être appréciée avec retenue (cf. s'agissant d'une expertise privée dans une procédure pénale, ATF 6B\_715/2011 du 12 juillet 2012 consid. 4.3.1). Ainsi, de jurisprudence constante, l'expertise privée n'a pas la même valeur probante qu'une expertise judiciaire, l'expert mandaté par une partie n'étant pas indépendant et impartial. Les résultats issus d'une expertise privée sont considérés comme des simples allégués de partie (ATF 127 I 73 consid. 3f/bb p. 82; 97 I 320 consid. 3 p. 325; arrêt 6P.223/2006 du 9 février 2007 consid. 2.4.3).

### **E. 3**

Les recourants soutiennent d'abord, en substance, que les parcelles litigieuses doivent rester libres de toute construction. S'appuyant sur l'art. 38a LAT, ils relèvent à cet égard que la Commune de Bussy-Chardonney fait partie des 245 communes vaudoises détenant des réserves surdimensionnées en zones d'habitation et mixte. a) Dans sa version en vigueur jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 2014, l'art. 15 LAT prévoyait que les zones à bâtir comprennent les terrains propres à la construction qui sont déjà largement bâtis ou seront probablement nécessaires à la construction dans les quinze ans à venir et seront équipés dans ce laps de temps. Dans cette ligne, le plan directeur cantonal (PDCn) entré en vigueur en août 2008 a incité les communes, dont les réserves en zone à bâtir dépassaient au moins deux fois les besoins pour les 15 années suivant l'entrée en vigueur du plan, à modifier leur PGA dans un délai échéant le 31 juillet 2018, dans le sens d'un déclassement de certaines catégories déterminées de terrains (mesures A11 et A12). b) La nouvelle du 15 juin 2012 révisant la LAT, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2014 (RO 2014 p. 899 ss) a en particulier modifié l'art. 15 LAT. Celui-ci prévoit désormais que les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes (al. 1) et que les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites (al. 2). La nouvelle a également introduit un nouvel art. 8a LAT selon lequel, dans le domaine de l'urbanisation, le plan directeur cantonal définit notamment la manière d'assurer la conformité des zones à bâtir aux conditions de l'art. 15 (al. 1 let. d). Enfin, la nouvelle du 15 juin 2012 a prévu une disposition transitoire à l'art. 38a LAT. Celle-ci impose aux cantons d'adapter leurs plans directeurs à l'art. 8a al. 1 LAT précité dans les cinq ans (à savoir jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 2019) (al. 1) et ajoute que jusqu'à l'approbation de cette adaptation du plan directeur par le Conseil fédéral, la surface totale des zones à bâtir légalisées ne doit pas augmenter dans le canton concerné (al. 2) (voir aussi art. 5a al. 4 et 52a de l'ordonnance du Conseil fédéral du 2 avril 2014 entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai suivant). Le 14 mai 2014, le canton de Vaud a édicté une " Directive d'application de l'art. 52a de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire " concernant la création de nouvelles zones à bâtir durant la période transitoire précédant l'approbation du nouveau PDCn par le Conseil fédéral. A également été rédigée une directive intitulée " Mise en oeuvre de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) révisée. Réponses aux principales questions concernant la période transitoire", ainsi qu'une " Marche à suivre " par les communes pour établir le bilan de leur réserves en zone à bâtir (d'habitation et mixte), dans un délai au 31 octobre 2014. Selon ces documents, la création de nouvelles zones à bâtir est autorisée dans la mesure où, prises ensemble, elles n'excèdent pas la taille des surfaces devant être déclassées en vertu de la mesure A12 du PDCn. A cet effet, le département compétent établira la liste des communes concernées par la mesure A12 du PDCn et les surfaces à dézoner par commune. Les mesures compensatoires seront ainsi identifiées, les communes concernées étant invitées à initier sans retard les démarches nécessaires en vue du dézoning ou à tout le moins de la création de zones réservées. La

planification en ce sens devra aboutir (soit en être à tout le moins au stade de l'approbation préalable) avant l'adoption du nouveau PDCn, de manière à respecter l'art. 38a al. 2 LAT.

c) Les communes ont dès lors procédé, en exécution du PDCn et de la nouvelle législation fédérale, au bilan de leurs réserves en zone à bâtir (habitation et mixte), qu'elles ont soumises au département en automne 2014. Selon l'état de ces réserves au 29 juin 2015, celles de la Commune de Bussy-Chardonney sont largement surdimensionnées. d) Partant de ce constat, les recourants soutiennent que les surfaces destinées au projet doivent rester libres de construction. Ils déclarent à cet égard que les biens-fonds en cause sont, sauf erreur, les seuls appartenant à la commune et sis en zone à bâtir qui soient vierges de construction. Aux yeux des recourants, une pesée raisonnable des intérêts impose que la commune renonce à bâtir sur ces surfaces afin de pouvoir cas échéant dézoner ces parcelles, ce qui évitera de devoir procéder au déclassement de biens-fonds privés et de servir aux propriétaires concernés une lourde indemnisation, aux frais des contribuables. En l'état, le PGA de 2012 colloquant les parcelles en cause en zone constructible reste pleinement en vigueur et continue à déployer tous ses effets. Certes, la mesure A12 du PDCn et la nouvelle LAT devront vraisemblablement conduire la Commune de Bussy-Chardonney à procéder à un dézoning ou à la création de zones réservées. Toutefois, il n'y a pas lieu de présumer des choix à venir du planificateur communal quant à l'identification des surfaces qui pourraient être déclassées. Les arguments des recourants relatifs aux modalités de déclassement n'ont pas leur place dans la présente procédure de permis de construire; il appartiendra exclusivement au planificateur communal d'en tenir compte, ou non, dans une future révision de son PGA. Pour les mêmes motifs, il y a lieu de rejeter la requête d'instruction des recourants tendant à ce que la municipalité produise le bilan de ses réserves en zone à bâtir.

#### **E. 4**

Les recourants affirment ensuite que le projet de bâtiment d'habitation comporte un volume excessif et reprochent par ailleurs à la municipalité de ne pas avoir prévu la plantation d'un verger facilitant la transition entre la zone à bâtir et la zone agricole au Nord-Est. a) aa) Les parcelles litigieuses se situent dans le secteur appelé "Fin du Village" par le plan directeur localisé approuvé par le Conseil d'Etat le 3 juillet 2000. Pour ce secteur, le PDL prévoyait (p. 18) de " marquer la fin du village, implanter des habitations individuelles de type jumelées et triplées " et d' " assurer la transition zone à bâtir/zone agricole, en principe par plantation d'arbres fruitiers (verger) ". A lire les esquisses annexées au PDL, le verger préconisé devait s'implanter sur la parcelle 101 litigieuse et sur la parcelle 94 sise au Nord-Est de celle-ci, de l'autre côté du chemin des Vignes, actuellement en vignoble. bb) Selon le PGA entré en vigueur en 2012, les parcelles litigieuses sont colloquées en zone village régie par l'art.

#### **E. 8**

Il convient d'examiner à quelle catégorie de routes appartient la rue de l'Ancien Collège au regard de la norme VSS 640 040b et si sa capacité lui permet d'absorber le trafic supplémentaire généré par le projet. a) D'après l'art. 104 al. 3 LATC, la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. L'art. 49 al. 1 LATC précise que l'équipement est défini par la LAT. Pour qu'un terrain soit réputé équipé, l'art. 19 al. 1 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 (ATF 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les arrêts cités; ATF 1C\_36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.1). 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. 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 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 pour le voisinage. Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; 121 I 65 consid. 3a in fine p. 68; 119 Ib 480 consid. 6 p. 488; 116 Ib 159; 96 I 369 consid. 4 p. 373). Selon la jurisprudence cantonale, 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 (cf. notamment AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a et les références). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du Tribunal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS) qui sont prises en considération comme un avis d'expert (AC.2010.0333 précité consid. 4a; AC.2006.0265 du 28 septembre 2007 consid. 2a, résumé in RDAF 2008 p. 241 et les références). 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.1999.0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a). Ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (ATF 1P\_157/2008 du 10 juillet 2008 consid. 2.1; 1P.124/1977 du 15 novembre 1978 consid. 3b, in ZBl 1979 p. 223; sur l'ensemble de ces questions, voir aussi DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 1981, par. 12-14 ad art. 19, p. 236 s.; André Jomini, Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2009, n. 18 ss ad art. 19; Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, n. 700 ss p. 324-328; Waldmann/Hänni, Raumplanungsgesetz, 2006, n. 21 ad art. 19). b) aa) La norme VSS 640 040b distingue cinq types de routes, à savoir les routes à grand débit, les routes principales, les routes de liaison, les routes collectrices et les routes de desserte (ch. 8). Les "routes de desserte" sont traitées plus particulièrement par la norme VSS 640 045. Selon celle-ci (ch. 4), les "routes de desserte sont des routes à l'intérieur des espaces bâtis qui n'ont dans le réseau routier qu'une importance de quartier. Elles desservent des parcelles ou des bâtiments et conduisent la circulation aux routes collectrices (...)." En l'espèce, il n'est pas contesté que la rue de l'Ancien Collège constitue une "route de desserte". bb) La

norme VSS 640 045 divise à son tour les "routes de desserte" en trois catégories selon l'étendue et le caractère du périmètre à desservir, à savoir les "routes de desserte de quartier", les "routes d'accès" et les "chemins d'accès" (ch. 4, ch. 8 et tableau 1). Le type "route de desserte de quartier" sera appliqué pour desservir des zones habitées jusqu'à 300 unités de logement ou si le volume de circulation d'origine est équivalent, sa "capacité pratique" (trafic horaire déterminant en un point) étant de 150 véhicules par heure. Le type "route d'accès" sera appliqué pour desservir des zones habitées jusqu'à 150 unités de logement ou si le volume de circulation d'origine est équivalent, sa "capacité pratique" étant de 100 véhicules par heure. Enfin, le type "chemin d'accès" sera appliqué pour desservir de petites zones habitées jusqu'à 30 unités de logement, sa capacité pratique étant de 50 véhicules par heure. cc) Pour l'expert mandaté par les recourants (expertise CERT-Aragao ch. 5.2 p. 24), la rue de l'Ancien Collège se situait à cheval sur le statut de "route d'accès" et celui de "chemin d'accès". L'expert a relevé notamment à cet égard que cette voie communale ne desservait pas plus de 30 unités de logement et qu'elle écoulait moins de 150 véhicules par jour, alors que la capacité d'un "chemin d'accès" était de l'ordre de 500 véhicules par jour (50 véhicules par heure) mais que sa longueur, supérieure à 80 m, et sa largeur, certes variable mais permettant le croisement de voitures en de nombreux endroits, étaient caractéristiques d'une "route d'accès". dd) La question de savoir si ladite rue doit être qualifiée de route d'accès ou de chemin d'accès souffre de rester indéterminée. En effet, il a été retenu ci-dessus (consid. 7b) que la charge future de trafic sur la rue de l'Ancien Collège s'élèvera à moins de 300 véhicules par jour. Il s'agit d'un faible débit, nettement inférieur à celui d'un "chemin d'accès" (d'une capacité pratique de 500 véhicules par jour selon l'expert). Dans ces conditions, il ne fait pas de doute que la rue de l'Ancien Collège est techniquement apte à absorber le trafic supplémentaire généré par le projet, d'autant plus qu'il est possible de croiser à plusieurs endroits et que les vitesses pratiquées sont très modérées.

## **E. 9**

S'appuyant sur l'expertise privée du bureau CERT-Aragao mandaté par leurs soins, les recourants affirment que la configuration de la rampe du parking souterrain n'est pas conforme aux règles de l'art. Il découle des plans mis à l'enquête, spécialement de la coupe C-C, que la rampe d'accès au parking, découverte, comporte une pente de 14,5% et, à la sortie sur la voie publique, une cassure de 1,38 m avec une pente de 5%. Or, conformément à la norme VSS 640 291a (ch. 5 et 18), la déclivité maximale des rampes non couvertes destinées à des parkings publics (niveau de confort B, C) ne doit pas dépasser 12%, et la cassure, d'une pente maximale de 6%, doit avoir une longueur de 2 m (raccordement concave) à 3 m (raccordement convexe). La configuration de la rampe n'est ainsi pas conforme à la norme VSS 640 291a. En cours de procédure néanmoins, la municipalité a décidé de modifier le projet afin de répondre aux exigences de ladite norme. Elle se fonde à cet effet sur la seconde étude du bureau Transitec du 22 janvier 2015 (ch. 2.1 p. 4 de l'étude) qui propose une adaptation du profil de la rampe. Il découle du croquis figurant dans cette étude que la rampe, qui prend désormais son essor plus avant dans le parking, comporte au maximum une pente de 12% pour s'adoucir sur les 5 derniers mètres, à raison d'une cassure à 10% sur 3 m puis de 6% sur 2 m. Les plans du projet devront ainsi être modifiés conformément au croquis du 22 janvier 2015.

## **E. 10**

Les recourants affirment que le débouché de la rampe de parking sur la rue de l'Ancien Collège ne respecte pas les normes de sécurité du trafic, plus spécifiquement en termes de visibilité. a) La rampe de parking en cause, qui raccorde la rue de l'Ancien Collège aux parcelles litigieuses, constitue un "accès riverain" au sens de la norme VSS 640 050. Selon celle-ci (let. A ch. 1 et 3), les accès riverains sont en effet des raccordements destinés à l'usage de véhicules routiers (entrées et sorties privées) entre un bien-fonds générant un trafic "de faible intensité", à savoir d'un bien-fonds ne comportant pas plus d'une quarantaine de cases ou de places de stationnement pour voitures (bien-fonds d'origine, disposant ici de 34 places) et une route publique prioritaire (route de destination, ici la rue de l'Ancien Collège). La norme VSS 640 050 distingue trois types d'accès riverains, à savoir les types dits A, B et C. Le type d'accès à appliquer à une situation donnée est déterminé selon le nombre de places de parc du bien-fonds d'origine et selon le type de la route de destination (tableau 1 de la norme). Les trois types d'accès riverains prévoient trois niveaux d'exigences différents (le niveau C étant le plus sévère), notamment en termes de sens d'entrée et de sortie (uniquement en marche avant pour les types B et C), de possibilité de croisement dans la zone du débouché, de largeur de l'accès riverain, de rayon de raccordement minimum au bord de la voie, de pente et de conditions de visibilité du débouché sur la route (tableau 2 de la norme VSS 640 050). b) Il sied d'abord de déterminer à quel type d'accès riverain doivent être assimilés la rampe de parking et son débouché. Selon le tableau 1 de la norme VSS 640 050, l'accès à un bien-fonds comportant un parking allant, comme en l'espèce, de 15 à 40 places de parc est de type B lorsque la route de destination est une route de liaison locale ou une route collectrice de quartier et de type A/B lorsqu'il s'agit d'une "route de desserte de quartier". Aucun type n'est mentionné pour une "route d'accès" ou un "chemin d'accès". Comme indiqué plus haut (consid. 8b/cc), pour l'expert mandaté par les recourants (expertise CERT-Aragao ch. 5.2 p. 24), la rue de l'Ancien Collège se situait par ses caractéristiques à cheval sur le statut de "route d'accès" et celui de "chemin d'accès". Les recourants ont adhéré à cet avis et relevé que pour ce type de route de destination, la norme VSS 640 050 ne classait les parkings de plus de 15 places ni en type A, ni en type B: elle les excluait purement et simplement (cf. leur écriture du 16 février 2015). Enfin, pour l'expert mandaté par la municipalité (seconde expertise Transitec, ch. 2.1 p. 3), au vu des caractéristiques du secteur d'études (cœur villageois, faibles charges de trafic, voirie au gabarit restreint, aménagement modérateur de trafic, restrictions d'usage de la chaussée "riverains autorisés" ...), il n'était " pas adéquat d'appliquer à la rampe d'accès du parking concernée des contraintes de dimensionnement et d'exploitation qui s'appliqueraient à un débouché sur une route collectrice de quartier ou sur une route de liaison, notamment en milieu urbain ." Tout bien pesé, le tribunal adhère à l'opinion de l'expert mandaté par la municipalité tendant à appliquer à la rampe d'accès et à son débouché le type A, compte tenu en particulier des restrictions d'usage de la rue de l'Ancien Collège, de la faiblesse du trafic (moins de 300 véhicules par jour) et de la vitesse très modérée adoptée par la quasi-totalité des conducteurs (seuls 3% d'entre eux dépassant les 30 km/h). c) Il reste à examiner si la rampe et son débouché respectent les exigences posées aux accès riverains de type A. aa) Selon le tableau 2 de la norme VSS 640 050, un accès riverain de type A (ici la rampe) doit comporter une largeur minimum de 3 m (que la circulation soit dans les deux sens ou à sens unique), un rayon de raccordement minimum au bord de la voie de 3 m, une pente maximale de 10% et 8% respectivement pour la pente à la sortie et la rampe à la sortie sur les 5 premiers mètres à compter du bord de la chaussée, ainsi qu'une rupture de pente maximale de 8% en bordure de chaussée sans courbe de

raccordement vertical. En revanche, la norme VSS n'exige pas, pour un tel accès de type A, que le croisement soit possible dans la zone du débouché ni que l'entrée et la sortie se fassent uniquement en marche avant. En l'occurrence, le projet satisfait aux exigences précitées, d'autant plus compte tenu des modifications de la pente et de la largeur de la rampe retenues plus haut. Sur un point au moins, le projet va du reste au-delà des conditions posées au type A, puisqu'il prévoit que les véhicules entrent et sortent uniquement en marche avant. Par ailleurs, s'il est vrai que le croisement s'avère malaisé avec les véhicules venant de la droite, à savoir de la route de l'Etraz, au vu de la nécessité pour les automobilistes sortant du parking de s'avancer sur la voie (laquelle comporte une largeur de 4,80 m à cet endroit, cf. expertise CERT-Aragao, figure 19 p. 25), cela ne constitue pas un obstacle rédhibitoire, dès lors que la norme tolère des conditions moins favorables, impliquant des situations de négociation entre les conducteurs. bb) Le tableau 2 précité de la norme VSS 640 050 exige encore que conditions de visibilité du débouché de la route selon la norme VSS 640 273a soient respectées. Intitulée "Carrefours - Conditions de visibilité dans les carrefours à niveau", la norme VSS 640 273a dispose que la "distance de visibilité A" nécessaire au conducteur circulant sur la route prioritaire (ici la rue de l'Ancien Collège) est de 20 à 35 m pour une vitesse d'approche de 30 à 39 km/h et de 35 à 50 m pour une vitesse d'approche de 40 à 49 km/h. En l'espèce, dès lors que seuls de rares véhicules dépassent 39 km/h sur la rue de l'Ancien Collège, il convient de retenir la fourchette allant de 20 à 35 m. La norme précise que la valeur inférieure (20 m) s'applique aux "routes de desserte" (telles que la rue de l'Ancien Collège) et même aux routes collectrices ainsi qu'aux routes de liaison locale (cf. ch. 12.1 et tableau 1 de la norme VSS 640 273a). Quant à la "distance d'observation", à savoir la distance entre le point d'observation de l'automobiliste non prioritaire (ici le conducteur sortant du parking) et le bord le plus rapproché de la voie de circulation prioritaire (ici la rue de l'Ancien Collège), elle est de 3 m (expertise CERT-Aragao ch. 3.1 p. 10). En l'occurrence, il n'est pas contesté que l'automobiliste quittant le parking bénéficie d'une visibilité suffisante à gauche. La situation est nettement moins favorable à droite: le champ de vision du conducteur est masqué par la joue Sud du couvert de la fontaine, qui jouxte la rampe à quelque 0,5 m près. On précisera que la démolition de cette joue ne saurait être prise en considération ici, du moment qu'elle n'a pas été mise à l'enquête publique et qu'elle paraît par ailleurs difficilement réalisable, le couvert bénéficiant d'une note \*2\* au recensement architectural. Pour obtenir la visibilité nécessaire à droite, l'automobiliste est ainsi contraint de s'avancer sur la rue de l'Ancien Collège à raison de 1,5 à 2 m (un peu moins de la longueur du capot compte tenu d'un léger angle favorable). Il découle de ce qui précède que le champ d'observation du conducteur quittant le parking est fortement altéré à droite, non seulement quant aux véhicules circulant sur l'axe prioritaire, mais aussi quant aux piétons longeant la fontaine. En l'état, le projet ne respecte donc pas suffisamment les normes de visibilité. Sur ce point, se basant sur son analyse du type de débouché, le bureau Transitec suggère une solution consistant à réduire, côté fontaine, la largeur de la trémie, actuellement de 5,5 m. Une telle réduction, laissant la rampe à la largeur minimale de 3 m (cf. consid. 9 supra), permet d'offrir un dégagement à la sortie par rapport à la joue du couvert de la fontaine, ce qui ouvre l'angle d'observation du conducteur et limite aussi l'empiètement nécessaire sur la rue de l'Ancien Collège. Le tribunal est d'avis que la solution proposée par le bureau Transitec peut être admise comme mesure de correction du problème de visibilité soulevé. L'ouverture obtenue devrait suffire à garantir la sécurité des véhicules et des piétons, compte tenu des vitesses de circulation très modérées sur ce tronçon et d'une charge de trafic qui reste faible. Les véhicules

descendant de la droite sur l'axe prioritaire bénéficiant d'une pleine vision sur le capot s'avancant sur la rue de l'Ancien Collège, le véhicule ainsi positionné n'entrave pas leur circulation, dès lors qu'il est arrêté sur la voie opposée à la leur. Cela étant, la municipalité conserve la faculté d'améliorer encore la situation, notamment en prolongeant le "trottoir" au droit de la fontaine (cf. 2<sup>ème</sup> expertise Transitec ch. 3 p. 6 in fine). Si la réduction de la largeur de la rampe supprime la possibilité de croiser sur celle-ci, cette situation est cependant explicitement tolérée par la norme et le désavantage n'est pas réhibitoire. En effet, la rampe est rectiligne, de sorte que la visibilité n'est pas entravée, et la faculté d'entrer et de sortir en marche avant n'est pas remise en cause, quitte pour la constructrice à modifier quelque peu le nombre et/ou la disposition des cases de stationnement. On relèvera en outre qu'une telle réduction de la largeur de la trémie présente l'avantage de maintenir en surface, le long de la joue Sud du couvert de la fontaine, un espace d'accès à pied depuis la rue de l'Ancien Collège. Une telle liaison, qui favorise la continuité entre la place du village et le bâtiment communal, contribue à valoriser la place du village dans le sens voulu par le PDL et améliore la qualité des espaces.

#### **E. 11**

Les recourants font encore valoir que le secteur du débouché de la rampe du parking souterrain se situe au cœur du bourg, autour de l'église, de la place du village, de l'aire de jeux et de la fontaine. En substance, ils soulignent que le projet mettrait à mal la fonction sociale du lieu, car l'augmentation du trafic ne permettrait plus d'en faire une zone de rencontre et interdirait désormais aux enfants de jouer aux abords de la fontaine. Surtout, la sécurité des enfants, ne serait plus assurée. A cet égard, les recourants soulignent que les enfants font usage de la rue de l'Ancien Collège quatre fois par jour pour aller et revenir de l'école - l'arrêt de bus scolaire se situant à la place du village - et qu'ils s'ébattent volontiers autour et dans la fontaine, celle-ci se situant à proximité de la place de jeux et constituant pour les enfants une attraction majeure, surtout en été. Le tribunal ne conteste pas que les fonctions sociales, de rencontre et de jeux du secteur de l'Ancien Collège sis devant la place de jeux ne doivent pas être négligées. Cela étant, la configuration de l'espace et la mesure de modération du trafic sous forme de carrefour surélevé incitent manifestement les conducteurs à la prudence, d'autant plus qu'il s'agit pour la plupart d'habitues des lieux, le secteur étant réservé aux bordiers. Au vu de la configuration des lieux et des vitesses pratiquées, on peut admettre que les vitesses de circulation des véhicules resteront basses, et que le volume de trafic restera faible en dépit de la circulation supplémentaire générée par le projet. Hormis le secteur plus délicat du débouché, ces circonstances rendent possible le maintien de la cohabitation de la circulation avec la présence d'enfants et l'exercice d'activités ludiques, ainsi que le permet du reste, à certaines conditions, l'art. 46 al. 2 bis OCR (lequel prévoit que les piétons peuvent utiliser, sur les routes secondaires à faible circulation [p. ex. dans les quartiers d'habitation], toute la surface de la chaussée pour pratiquer des activités, notamment des jeux, qui se déroulent dans un espace limité, ceci pour autant que les autres usagers de la route ne soient ni gênés, ni mis en danger). Pour le surplus, si les conditions justifiant un abaissement de la vitesse autorisée (zone 30, voire zone de rencontre) semblent réunies à cet endroit, comme le soulignent les deux expertises, une telle solution, même souhaitable, reste du ressort de la municipalité; elle n'est pas de la compétence du tribunal dans le cadre de la présente procédure.

#### **E. 12**

Enfin, les recourants reprochent à la municipalité de ne pas avoir évalué à suffisance le bruit généré par l'usage du futur parking. a) Plus précisément, les recourants estiment nécessaire de procéder à un calcul sur la base de la norme VSS 640 578 "Immissions de bruit des installations de stationnement: calcul des immissions" (expertise CERT-Aragao ch. 7 p. 34). b) La création d'un parking souterrain de 30 places doit respecter le droit fédéral de la protection de l'environnement en ce qui concerne notamment la protection contre les nuisances, en particulier les valeurs limites fixées par l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) (AC.1996.0087 du 7 avril 1997 consid. 5). L'autorité doit notamment apprécier si le projet est conçu de manière conforme au principe de prévention, selon lequel les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes sont réduites à titre préventif et assez tôt (art. 1 al. 2 et 11 al. 2 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement - LPE; RS 814.01); l'application de ce principe permet d'imposer au constructeur des aménagements de protection contre le bruit; par exemple, pour un parking souterrain d'une trentaine de places, l'autorité peut exiger le recouvrement du plafond du parking depuis l'entrée de la rampe par un matériau phonoabsorbant (AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 10b/bb). La zone village dans laquelle se situe le secteur litigieux comporte un degré de sensibilité au bruit III. Un tel degré autorise des entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones d'habitation et artisanales (zones mixtes) ainsi que dans les zones agricoles (art. 43 OPB). Pour le bruit des parkings à voitures couverts ainsi que les grandes places de parcage à ciel ouvert hors des routes, les valeurs limites de planification sont de 60 db(A) le jour et de 50 db(A) la nuit (annexe 6 art. 1 ch. 1 let. d). Dans ces conditions, il apparaît suffisamment vraisemblable que la rampe d'un parking souterrain de 30 places respecte les valeurs limites précitées, sans qu'il ne soit nécessaire de procéder à une étude sur ce point. Si des mesures effectuées après coup devaient cependant révéler un dépassement des valeurs limites, la pose d'un revêtement phonoabsorbant permettrait de rétablir une situation conforme au droit.

### **E. 13**

Vu ce qui précède, le recours doit être partiellement admis. La décision attaquée doit être annulée. La cause doit être renvoyée à la municipalité pour qu'elle procède à une enquête complémentaire comportant des plans conformes aux exigences posées par le consid. 4d/aa (aménagements extérieurs), le consid. 5c (places pour deux-roues), le consid. 7a (pente de la rampe) et le consid. 10c/bb (réduction de la largeur de la rampe, aménagement d'un espace d'accès à pied), puis qu'elle rende une nouvelle décision. Les frais judiciaires seront répartis entre les recourants et la municipalité, à part égale entre eux. Les recourants et la municipalité ayant tous deux partiellement gain de cause, ils ont droit à des dépens, réduits. Me Isabelle Salomé Daïna, avocate au barreau vaudois, a certes agi pour sa propre cause, mais l'on peut considérer exceptionnellement que les conditions prévues par la jurisprudence en matière de dépens dus aux conseils défendant leur propre cause sont ici réalisées (cf. FI.2014.0003 du 2 avril 2014 consid. 4; GE.2012.0153 du 10 janvier 2013 consid. 3; AC.2010.0347 du 20 février 2012 consid. 5). En revanche, il n'y a pas lieu de tenir compte des frais occasionnés aux recourants par l'expertise du bureau CERT-Aragao mandaté par leurs soins. Les dépens peuvent ainsi être compensés.