

# **VD\_OMNI AC.2014.0118 vom 18. März 2015**

VD Tribunal cantonal, 2015-03-18, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2014.0118](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0118)

FR: VD\_OMNI AC.2014.0118 du 18 mars 2015

IT: VD\_OMNI AC.2014.0118 del 18 marzo 2015

## **Regeste**

CHIFFELLE, CHOLLET/Municipalité de Renens, UKSHINI | Concept de limitation des émissions en deux étapes prévu par l'art. 11 al. 2 LPE et 11 al. 3 LPE est aussi applicable aux bruits de chantier et sa mise en œuvre est concrétisée par la directive sur le bruit des chantiers, publiée par l'Office fédéral de l'environnement. La directive est conforme à l'art. 15 LPE en fixant des valeurs limites qui tiennent compte de l'effet des immissions sur des catégories de personnes particulièrement sensibles au sens de l'art. 13 al. 2 LPE, sans qu'il soit toutefois possible de tenir compte de la situation personnelle de la recourante (consid. 4e).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Déposé en temps utile et selon les formes requises par les art. 79 et 99 de la loi sur la juridiction et la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LPA-VD; RSV 173.36), il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

### **E. 2**

a) Les recourants reprochent au projet contesté d'être surdimensionné par rapport à la place à disposition. Ils estiment qu'une villa jumelle sans parking serait suffisante. Ils estiment aussi que le projet aurait une hauteur de 12 m au lieu des 9 m règlementaires. Les recourants soutiennent que leur maison perdrait toute sa valeur avec une construction aussi importante. La présence de huit familles sur le terrain serait beaucoup trop importante; ils relèvent qu'ils s'étaient déjà opposés au précédent projet qui comprenait trois villas contigües et que la construction de quatre villas contigües dépasserait à leur avis tout entendement. Dans leur mémoire complémentaire du 16 mai 2014, les recourants répètent que le projet serait surdimensionné par rapport à la surface de la parcelle constructible et ils précisent que leur maison se situe dans un quartier de villas tranquille et ils ne veulent pas d'un "bloc" à côté de chez eux. b) Dans sa réponse au recours, la municipalité précise que le projet de construction de quatre villas contigües de deux logements a été autorisé en application de l'art. 46 du règlement communal. Elle a ainsi jugé qu'il s'agissait d'un projet contemporain de qualité, permettant, d'une part, la création de logements en milieu urbain à proximité des transports publics, et offrant, d'autre part, une requalification de l'espace public en améliorant également le confort des usagers des transports publics par un équipement plus adéquat. En ce qui concerne l'intégration du projet dans le site naturel et construit, la municipalité relève que le quartier environnant n'est pas figé dans une typologie de construction uniforme. Si le secteur situé entre les chemins du Martinet et de Broye est constitué de petites maisons individuelles homogènes quant à leur implantation et leur taille, ce mode d'urbanisation se confrontait à l'avenue de Florissant et en particulier aux immeubles locatifs avec une volumétrie plus importante de l'autre côté de l'avenue, sur le

territoire de la commune voisine de Prilly. Selon la municipalité, le projet contesté, à l'exemple de la réalisation récente (villas contiguës), située plus bas (avenue de Florissant n° 6 et 8) permet une transition harmonieuse entre les deux typologies différentes. Selon la municipalité, le projet contesté présente une qualité particulière de l'habitat grâce à la superposition de deux types de logements distincts: soit des appartements de 2,5 pièces au rez-de-chaussée et des duplex de 3,5 pièces aux étages. Elle relève le travail habile de l'architecte qui permet d'assurer par des décrochements la privacité des espaces extérieurs de chaque logement. La municipalité relève enfin que les autres conditions posées par la réglementation communale seraient respectées, notamment en ce qui concerne les coefficients d'occupation et d'utilisation du sol, avec le bonus de 5 % prévu en application de la législation sur l'énergie; la longueur totale du bâtiment serait conforme à la limite de 45 m. c) L'art. 46 du règlement sur le plan d'extension de la commune de Renens, approuvé par le Conseil d'Etat le 4 juillet 1947 (RPE), réglemente la construction de villas contiguës dans les termes suivants : " Art. 46.- La Municipalité peut autoriser, dans certains cas et en dérogation à l'article 38, premier alinéa, la construction de plusieurs bâtiments accolés les uns aux autres, implantés sur une ou plusieurs propriétés, aux conditions suivantes : a) la demande doit être justifiée par des considérations d'ordre architectural, d'intégration au site naturel et construit, et de qualité particulière de l'habitat; b) l'ensemble des bâtiments est considéré comme une seule construction pour l'application des dispositions du présent règlement. Toutefois : - la surface au sol n'excèdera pas 1/5 de la surface de la parcelle; - le coefficient d'utilisation du sol (défini par la directive ORL 514.420, édition 1966) est limité à 45 %; - la surface habitable brute est mesurée à 2,40 m. des planchers finis; - la hauteur du faite mesurée comme défini à l'article 43 est de 9,00 m. au maximum; - la longueur totale d'un ensemble de bâtiments ne dépassera pas 45 m; c) les bâtiments ne comporteront pas plus de deux logements superposés; d) tous les bâtiments composant l'ensemble doivent être édifiés simultanément. Leurs proportions, leur architecture et les tonalités de façades doivent être accordés; e) indépendamment de la présence de murs de séparation entre unités d'habitation, sont considérés comme bâtiments au sens du premier paragraphe dudit article les constructions qui, tant par leur forme architecturale que par leur distribution intérieure, se présentent comme des unités propres, alors même que certains locaux de service sont aménagés en commun". La jurisprudence du tribunal a défini la notion de bâtiment (voir AC.2012.0320 du 3 mars 2013 consid. 2b), mais cette définition est subsidiaire par rapport aux définitions qui résultent de la réglementation communale (AC.2012.0288 du 13 mars 2013 consid. 2a). L'art. 46 let e RPE donne une définition de la notion de bâtiment qui prime ainsi la définition jurisprudentielle. Ainsi les bâtiments visés par l'art. 46 RPE sont des constructions qui, tant par leur forme architecturale que par leur distribution intérieure, se présentent comme des unités propres, alors même que certains locaux de service sont aménagés en commun. En l'espèce, le projet contesté est bien constitué de quatre bâtiments accolés comprenant chacun deux logements superposés. Le projet respecte aussi les autres conditions fixées par l'art. 46 RPE pour autoriser la construction de bâtiments accolés. Ces quatre bâtiments forment un ensemble et sont prévus d'être édifiés simultanément. La proportion, l'architecture et la conception de ces bâtiments créent une harmonie entre eux et ils forment un ensemble architectural de qualité; les façades, accordées entre elles, font l'objet d'une conception architecturale d'ensemble favorable à l'intégration dans l'environnement construit. Le tribunal constate aussi que le projet répond à la définition de l'habitat groupé. La jurisprudence a en effet précisé que la notion d'habitat individuel groupé se distingue de celle de l'habitat collectif par des accès

individualisés aux logements et par des espaces privés extérieurs rattachés au logement ainsi que par des jardins privatifs ou terrasses situés dans les prolongements extérieurs du logement. L'habitat groupé peut ainsi prendre la forme d'unités de logement juxtaposées, bénéficiant chacune d'un accès indépendant par une espace privé extérieur rattaché au logement et d'un jardin privatif, mais aussi d'unités de logement superposées avec des espaces de distribution assurant un accès individuel privé extérieur, par l'aménagement de coursives par exemple (voir sur la notion d'habitat groupé l'arrêt AC.2011.0252 du 31 octobre 2012, consid. 6c; voir aussi l'arrêt AC..2013.0041 du 12 juin 2014 consid. 1f). Le projet contesté présente des accès individualisés pour chacun des logements au rez-de-chaussée et à l'étage, qui peuvent être aménagés en espace privé extérieur, avec des prolongements extérieurs sur des jardins privatifs ou des terrasses. Ce type de logement apporte une qualité particulière de l'habitat, notamment par des espaces privés extérieurs qui assurent la transition avec l'espace semi-public et l'espace public permettant l'accès à la parcelle. De tels espace privés extérieurs et semi privés répondent à des besoins d'identification et d'appropriation des habitants et ils apportent une amélioration notable de la qualité de l'habitat. La municipalité pouvait considérer sans excéder son pouvoir d'appréciation que le projet répondait à la condition particulière de l'art. 46 let. a RPE concernant la qualité de l'habitat. En ce qui concerne les exigences d'intégration au site naturel et construit, le tribunal considère que l'analyse de la municipalité est fondée sur des critères d'urbanisme objectifs. En effet, les terrains compris entre le chemin de Broye et le chemin de Martinet sont effectivement composés de parcelles avec des villas individuelles ou jumelées entourées de jardin, ce type d'urbanisation trouve son prolongement au chemin de la Bruyère, au chemin de St-Georges, à l'avenue du Château et au chemin des Clos. En revanche, l'avenue Florissant présente un caractère urbain nettement plus dense en particulier sur son versant est avec la construction d'immeubles d'habitations collectives et plus au sud de part et d'autre de l'avenue de Florissant. La partie nord de la parcelle n° 1498 a une position particulière qui s'écarte du secteur d'habitations individuelles compris entre le chemin de Broye et le chemin du Martinet pour se rattacher objectivement au secteur plus urbanisé situé de part et d'autre de l'avenue de Florissant, qui constitue le prolongement de l'avenue de Paudex, qui dessert également un secteur beaucoup plus dense. Le projet contesté, qui prévoit une densification sur la partie supérieure de la parcelle du constructeur, tient ainsi compte de l'environnement construit, qui nécessitait une attention particulière par sa position charnière entre le secteur de villas individuelles et jumelles du chemin de Broye et le secteur plus dense de l'avenue Florissant. La condition de l'art. 46 let. RPE concernant les considérations d'ordre architectural d'intégration au site naturel et construit est donc remplie. Par ailleurs, l'ensemble des quatre bâtiments contigus, qui est considéré comme une seule construction pour l'application des règles relatives au coefficient d'occupation du sol, à l'indice d'utilisation du sol, à la hauteur au faîte et à la longueur totale du bâtiment sont respectées. A cet égard, le constructeur a produit un décompte détaillé de la surface bâtie et de la surface de plancher habitable confirmant que le coefficient d'occupation du sol de 1/5 est respecté et que l'indice d'utilisation du sol de 0.45 est également respecté en tenant compte de la surface de plancher du bâtiment existant (ECA 269). Les recourants ne contestent d'ailleurs pas le calcul des coefficients produits par le constructeur, et la section du tribunal dont l'un des assesseurs est un architecte EPFL-SIA, a pu vérifier l'exactitude des calculs effectués. Par ailleurs, la hauteur de la construction projetée, mesurée depuis la moyenne des altitudes du terrain naturel pris aux angles du bâtiment (art. 43 al. 6 RPE), est finalement respectée. En effet, l'altitude à la corniche initialement mentionnée à 470.60 m

sur l'acrotère de la toiture de l'étage d'attique par les plans de l'enquête publique a été modifiée par les nouveaux plans produits par la municipalité le 11 février 2015, qui prévoient une hauteur sur l'acrotère de 469.95 m. Compte tenu du fait que la moyenne du terrain naturel aux quatre angles du bâtiment litigieux s'élève à 460.95 m, la hauteur de 9 m est ainsi respectée.

### **E. 3**

a) Les recourants critiquent aussi l'importance et l'emplacement du parking souterrain notamment son implantation en limite de parcelle.. b) Dans sa réponse au recours, la municipalité précise que l'implantation du parking souterrain a été analysée par les services communaux et soumise aux services cantonaux compétents en matière d'aménagement routier. Il résulte de cet examen qu'une sortie du parking sur le chemin de Broye était moins dangereuse que sur l'avenue de Florissant, tant pour les automobilistes que pour les piétons, et répondait à l'ensemble des exigences applicables en matière de sécurité. La municipalité précise qu'elle considère le parking souterrain comme une dépendance pouvant s'implanter dans les espaces réglementaires entre bâtiments et limites de propriété. Elle estime enfin que la proximité du parking n'est pas de nature à engendrer des inconvénients excessifs pour les recourants. c) Le règlement du plan d'extension prévoit pour toute construction nouvelle notamment, une obligation pour le propriétaire de régler les problèmes de stationnement des véhicules à ses frais sur sa propriété. L'art. 141 bis RPE précise que le nombre limite de places de stationnement sera calculé selon la norme USPR en vigueur et sera compté à 100 % pour les constructions neuves, les changements d'affectation et les agrandissements et à 50 % pour les rénovations. Cette disposition précise encore que le nombre limite de places de stationnement sera, pour les immeubles ou parties d'immeubles réservées à l'habitation, augmenté de 15 % pour des places réservées aux visiteurs et qui devront être désignées comme telles. L'art. 141 ter RPE prévoit que la municipalité peut fixer, de cas en cas, le rapport entre le nombre de places dans des garages en surface et enterrés et celui des places de stationnement en plein air. Enfin, l'art. 141 quater RPE prévoit que chaque groupe de garage et de place de stationnement n'aura pas plus d'une entrée et d'une sortie sur la voie publique et que l'emplacement de ces dernières est soumis à l'approbation de la municipalité qui pourra interdire la construction de garage et de places de parc dont les accès présenteraient des dangers pour la circulation routière ou provoqueraient une surcharge insupportable du trafic. La réglementation communale ne prévoit pas de disposition concernant les constructions souterraines et règle seulement aux art. 97 à 99 RPE la construction de dépendances dans les espaces réglementaires entre les bâtiments et les propriétés voisines. Dans sa jurisprudence, le tribunal a considéré que la notion de dépendance souterraine n'est pas comparable à celle des dépendances de minime importance au sens de l'art. 39 du règlement d'application du 19 septembre 1986 et de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (RLATC; RSV 700.11.1). La notion de dépendance souterraine ne peut être interprétée de manière identique à celle qui prévaut dans les cadres des objets réalisés dans les espaces réglementaires au sens de l'art. 39 al. 2 RLATC et rien ne s'oppose à ce qu'une dépendance ou une construction souterraine présente un volume relativement important par rapport au bâtiment principal (voir notamment les arrêts AC.2013.0024 du 15 avril 2014 et AC.2012.0323 du 23 septembre 2013 consid. 2). Par ailleurs, l'art. 141 ter RPE autorise implicitement la construction de garages enterrés puisque la municipalité peut fixer le rapport entre le nombre de places dans des garages en surface ou enterrés à celui des places de stationnement en plein air. Ainsi, la construction d'un garage souterrain comprenant les

places de stationnement nécessaires au bâtiment principal peut être assimilée à une dépendance au sens de l'art. 39 RLATC, admissible dans les espaces réglementaires entre bâtiment et limites de propriété, pour autant que le garage réponde à la notion de construction souterraine au sens de l'art. 84 LATC et qu'il n'entraîne aucun préjudice pour les voisins. La jurisprudence a d'ailleurs admis que les places de parc en surface sont également assimilées aux dépendances, notamment en ce qui concerne le lien avec le bâtiment principal et la limitation des nuisances pour le voisinage et ne sont pas limitées aussi strictement dans leur surface et dans leur volumétrie que les petites constructions au sens de l'art. 39 al. 2 RLATC. Le tribunal administratif avait ainsi admis l'aménagement de 12 places de stationnement en surface au vu de l'importance du bâtiment principal (RDAF 1999 I p. 119). A plus forte raison, un parking souterrain de 12 places lié au bâtiment principal doit également être assimilé à une dépendance, de même que la rampe d'accès à ce garage. La jurisprudence a en effet considéré que les rampes et les voies d'accès au garage sur fond privé sont assimilées aux dépendances au même titre que les places de stationnement à l'air libre et à plus forte raison les places de stationnement souterraines (voir arrêt AC.2007.0278 du 14 octobre 2008 consid. 5c/bb). d) Les recourants se plaignent toutefois essentiellement de la proximité du parking avec leur propriété et des risques de fissures que pourraient provoquer les travaux de construction du parking. Cette question concerne toutefois les rapports de droit privé entre le constructeur et les recourants quant aux conséquences d'éventuels dégâts que pourraient provoquer le chantier du parking. A cet égard, il est d'usage qu'un relevé des lieux soit effectué sur les constructions voisines d'un projet de construction pour déterminer si les travaux ont pu provoquer des dégâts, notamment l'ouverture de fissures dans les murs. Cette question échappe toutefois au contrôle juridictionnel du tribunal administratif qui est limité aux questions du droit public (voir art. 3 LPA-VD) et le grief des recourants sur ce point est irrecevable dès lors que la notion de dépendance applicable à la construction du garage souterrain et à sa rampe d'accès permet précisément de placer la construction souterraine aux limites de propriété.

#### **E. 4**

a) Les recourants estiment que le projet " fera un bruit énorme " qu'ils ne peuvent accepter en raison de l'état de santé de la recourante. Les recourants ne se plaignent pas expressément du trafic lié à l'utilisation du parking, mais font référence aux nuisances concernant les travaux de chantier pour la réalisation du parking et des bâtiments autorisés par la municipalité. A supposer que les recourants se plaignent des nuisances liées à l'exploitation du parking, le tribunal rappelle que la rampe d'accès au parking donnant sur le chemin de Broye est assimilée à une dépendance (voir notamment les arrêts AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 10a; AC.2004.0300 du 21 septembre 2005 consid. 2a, AC.2004.0022 du 24 novembre 2004 consid. 5a, AC.2002.0242 du 22 mai 2003 consid. 5b, AC.1998.0156 du 9 juin 1999 consid. 2c) et qu'elle doit respecter la règle de l'art. 39 al. 4 RLATC selon laquelle ces constructions ne peuvent être autorisées dans les espaces réglementaires entre bâtiments et limites de propriété pour autant qu'elles n'entraînent aucun préjudice pour les voisins. b) Cette notion a été interprétée en ce sens que l'aménagement ne doit pas entraîner des nuisances qui ne seraient pas supportables sans sacrifices excessifs (voir arrêt AC.2002.0242 du 22 mai 2003 consid. 5c). Selon la jurisprudence, pour appliquer les notions "d'inconvénients appréciables" ou "d'inconvénients supportables sans sacrifices excessifs", l'autorité doit procéder à une pesée des intérêts en présence en comparant, d'une part, l'intérêt des voisins au respect de l'art. 39 al. 4 RATC, et d'autre part, l'intérêt du constructeur à pouvoir réaliser un ouvrage assimilé aux dépendances et qui

répond aux exigences légales et réglementaires. La notion de "gêne supportable" doit donc s'apprécier en fonction des circonstances concrètes de chaque cas particulier, notamment de la situation des différents propriétaires touchés par rapport à l'ouvrage projeté et de l'intensité des nuisances qui peuvent en résulter (ATF du 10 novembre 1999 rendu en la cause 1B.411/1199 consid. 3c/bb, publié in RDAF 2000 I p. 257, 259). En tous les cas, les inconvénients doivent 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 sur la protection contre le bruit (voir arrêt AC.1996.0087 du 7 avril 1997 consid. 5). L'autorité doit ainsi 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. 11 al. 1 et 2 LPE); 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 phono absorbant (voir arrêt AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 10b/bb). c) La rampe d'accès présente une longueur d'environ 15 m depuis le chemin de Broye et une distance de 20 m la sépare de l'angle le plus rapproché de la villa des recourants. La rampe dessert un parking de 10 places, qui peuvent engendrer un trafic de l'ordre de 2.5 à 3 mouvements de véhicules par jour (voir arrêt AC.2000.0051 du 10 avril 2001 consid. 3b), ce qui représente un trafic de l'ordre de 25 à 30 véhicules par jour. Compte tenu de la situation de la villa des recourants, de l'importance du trafic susceptible d'être généré par l'exploitation du parking, il apparaît que les valeurs limites fixées par le droit fédéral de la protection de l'environnement en matière de lutte contre le bruit sont largement respectées. En effet, le tribunal a constaté que l'exploitation de 14 places de stationnement à l'air libre situées en contiguïté d'un bâtiment d'habitation dont l'une des ouvertures se situait à 5 m de hauteur par rapport aux places de stationnement ne dépassait pas 45 dB(A) et respectait non seulement les valeurs limites d'immission applicables à ce type d'installation mais également les valeurs de planification, de sorte que les exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41) étaient largement respectées (voir arrêt AC.1996.0209 du 17 août 2000 consid. 2c/cc). En l'espèce, dès lors que la configuration de la rampe par rapport à l'habitation des recourants est nettement plus favorable, il apparaît que les dispositions du droit fédéral de la protection de l'environnement en matière de lutte contre le bruit sont respectées par le projet contesté. L'exigence spécifique de l'art. 39 al. 4 RLATC est également respectée. En effet, le trafic d'un parking souterrain de 10 places fait partie des inconvénients supportables sans sacrifice excessif qui doivent être tolérés par les propriétaires voisins en milieu urbain. Le fait que l'exploitation d'un tel parking respecte non seulement les valeurs limites d'immission, mais également les valeurs limites de planification, permet de constater que le projet est conçu de manière conforme aux principes de la prévention en réduisant les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes à titre préventif. En particulier, par la limitation du nombre de places de parc par rapport au précédent projet. d) Les recourants soutiennent aussi que malgré la présence d'un parking souterrain, les utilisateurs stationneraient en dehors du parking soit devant ou derrière leur maison d'habitation. Le tribunal constate toutefois que le parking est dimensionné de manière conforme à l'art. 141 bis RPE, qui prévoit que le nombre de places doit être calculé selon la norme "USPR" en vigueur augmenté de 15 % pour les visiteurs. En l'espèce, la norme en vigueur de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (anciennement USPR) désignée:

"Stationnement – offre en case de stationnement pour les voitures de tourisme" n° 640'281 (ci-après norme VSS 640'281) prévoit que l'offre en case de stationnement à mettre à disposition pour les affectations au logement correspond à une case de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher habitable ou une case de stationnement par appartement, auquel s'ajoute 10 % du nombre de cases de stationnement pour les visiteurs. En l'espèce, le projet, comportant 8 logements, requiert huit places de stationnement pour les habitants, les deux places supplémentaires pour visiteurs donnent le total de 10 places prévues par le projet contesté. En tenant compte du critère alternatif d'une place par 100 m<sup>2</sup> de plancher habitable, le calcul n'aboutit pas à un résultat plus élevé puisque la surface brute de plancher habitable du projet contesté s'élève à 568 m<sup>2</sup>, surface qui exigerait seulement 6 places de stationnement au lieu des 8 prévues pour l'ensemble des logements. Dès lors que le parking est dimensionné de manière conforme à la réglementation communale, qui fait référence à une norme de professionnels expérimentés, le tribunal n'a pas lieu de penser que le stationnement en dehors des espaces prévus à cet effet pourrait avoir lieu. Si tel était le cas, il appartiendrait alors à la police communale de réprimer les infractions aux stationnements et d'intervenir. En l'état, le tribunal constate que l'offre en case de stationnement prévue par le projet contesté est conforme tant à l'art. 141 bis RPE qu'à la norme VSS 140281. L'exigence spécifique de la réglementation communale concernant l'augmentation du nombre de place de 15% pour les visiteurs est redondante et se rapporte probablement à une époque où les anciennes normes de l'USPR ne prévoyaient pas de places visiteurs, ce qui n'est pas le cas avec la norme VSS 640'281. e) Les recourants insistent sur le fait que le projet "fera un bruit énorme" que la recourante ne peut accepter pour des raisons personnelles de santé. Elle précise qu'elle bénéficie d'un statut de l'assurance invalidité pour un taux de 65 % et qu'elle dispose de trois matinées pour se reposer et que le chantier risque de la réveiller tous les jours à 7h; elle craint ainsi pour sa santé déjà fragile. Elle se prévaut d'un avis du médecin cantonal Bastien Chiavini qui a déclaré qu'elle a besoin de beaucoup de repos. Elle précise avoir de nombreux problèmes de santé et que le bruit du chantier n'arrangerait pas la situation. Elle indique prendre 17 médicaments tous les jours et avoir des migraines régulièrement en rappelant qu'elle a déjà eu à supporter dix ans de chantier à proximité de son habitation et que ces nerfs ne tiendraient plus. Les recourants relèvent aussi que la parcelle n° 1498 formait un petit parc public et que la construction de huit nouveaux logements provoquerait encore plus de bruit. Ils précisent aussi que les locataires actuels du bâtiment d'habitation sur la parcelle n° 1498 n'auraient que peu d'égards envers eux et seraient grossiers. Les recourants reprochent au propriétaire constructeur, Flamur Ukshini, l'absence de tout règlement de propriété. Les recourants indiquent aussi avoir trois filles aux études et se demandent comment elles pourraient étudier avec le bruit du chantier. Ils indiquent préférer un projet de deux villas jumelles avec parking extérieur, soit un projet plus réaliste avec son environnement. Les recourants reprochent également aux enfants de Flamur Ukshini d'avoir été bruyants et grossiers avec eux. Dans leur mémoire complémentaire du 16 mai 2014, les recourants répètent que le bruit engendré par le chantier serait à leur avis insupportable. aa) La loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) a pour objet de protéger l'homme contre les atteintes nuisibles ou incommodes en définissant des normes de qualité de l'environnement (Conseil fédéral, Message relatif à une loi fédérale sur la protection de l'environnement du 31 octobre 1979, FF 1989 III p. 774). L'art. 11 LPE prévoit de limiter tout d'abord à la source les émissions de polluants atmosphériques ou de bruit (al. 1) indépendamment des nuisances existantes (al. 2); c'est-à-dire, même en

l'absence d'une preuve formelle d'un préjudice à l'environnement, mais pour autant que les mesures soient techniquement possibles, économiquement supportables et réalisables du point de vue de l'exploitation (message précité FF 1979 III p. 774). Si les atteintes restent nuisibles ou incommodes malgré les mesures prises pour limiter les émissions à la source, l'autorité peut imposer une limitation des émissions plus sévère ou ordonner des prescriptions d'exploitation telles que les restrictions temporaires ou locales de l'activité (art. 11 al. 3 LPE; message précité FF 1979 III p. 783). L'art. 11 LPE instaure donc un examen de la limitation des émissions en deux étapes; dans la première étape (al. 1 et 2), il convient de limiter les émissions à titre préventif notamment par l'application de valeurs limites d'émissions ou de prescriptions en matière de construction ou d'exploitation selon l'art. 12 LPE; dans une deuxième étape (al. 3), il y a lieu de vérifier si, malgré les mesures prises à la source, les atteintes à l'environnement restent nuisibles ou incommodes et nécessitent une réduction plus importante des émissions (voir notamment ATF 124 II 520 consid. 4a, 118 Ib 596 consid. 3b, 238 consid. 2a; 117 Ib 34 consid. 6a; 116 Ib 438 ss consid. 5; 115 Ib 462 consid. 3a). bb) La procédure de limitation des émissions en deux étapes s'applique aussi à la lutte contre le bruit (ATF 116 Ib 168 consid. 8); le seul respect des valeurs de planification, prévues par l'art. 23 LPE, ne signifie en effet pas nécessairement que toutes les mesures préventives de limitation des émissions, exigibles en vertu de l'art. 11 al. 2 LPE aient été prises (ATF 124 II 521 consid. 4b); les art. 7 al. 1 et 8 al. 1 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) reprennent d'ailleurs le principe de la limitation préventive des émissions en première étape, découlant de l'art. 11 al. 1 et 2 LPE (voir ATF 118 Ib 596 consid. 3c, 237 ss); une limitation plus sévère devant intervenir en seconde étape lorsque les valeurs limites d'exposition au bruit définies aux annexes 3 à 7 de l'OPB sont dépassées (art. 7 al. 1 let. b, 8 al. 2, 9 let. a OPB; ATF 115 Ib 463-464 consid. 3d). L'ordonnance sur la protection contre le bruit ne fixe cependant pas de valeurs limites d'émissions pour les installations fixes. Ainsi, dans la première étape de limitation préventive des émissions, il faut déterminer si la conception du projet, les mesures de construction envisagées et les modalités d'exploitation, notamment les horaires, permettent de limiter les émissions provenant de l'utilisation de la place de rebroussement (arrêt TA AC.1998.0182 du 20 juillet 2000). cc) En ce qui concerne le bruit provoqué par les chantiers, l'art. 6 OPB prévoit que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) édicte des directives sur les mesures de constructions et d'exploitation destinées à limiter les bruits de chantier. L'OFEV a adopté la directive sur le bruit des chantiers du 2 février 2000. Cette directive se fonde sur la nécessité de prendre des mesures en tenant compte notamment de la distance à la source du bruit par rapport au point d'immission et de la durée des nuisances. La directive précise que la complexité du phénomène de bruit de chantier ne permet pas une application systématique de valeur limite, contrairement aux autres types de bruit. Une deuxième directive a été élaborée en 2006 en collaboration avec un groupe de travail composé des représentants des autorités d'exécution. La directive s'applique à la limitation du bruit de chantier lorsque celui touche des locaux à usage sensible aux bruits. La directive pose le principe selon lequel le bruit des chantiers doit prioritairement être combattu à la source et sur son chemin de propagation. La directive applique à cet égard le principe de prévention tendant à limiter à titre préventif les immissions dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable. Ces mesures doivent être renforcées s'il est constaté ou s'il est à prévoir que les atteintes seront nuisibles ou incommodes. dd) En l'espèce, le préavis de la Direction générale de l'environnement (DGE) a précisé que les

exigences décrites dans la directive sur le bruit des chantiers du 24 mars 2006 étaient applicables. Ce préavis figure dans la synthèse de la Centrale des autorisations (CAMAC) du 18 septembre 2013. Cette directive concerne tant le bruit provoqué par le chantier que la protection de l'air durant le chantier. Le préavis précise que la municipalité est responsable de vérifier que les conditions requises sont respectées pour ce qui concerne la protection de l'air durant le chantier notamment. Il s'agit notamment de l'exigence relative à l'équipement de filtre à particule sur les machines de chantier. La directive prévoit des mesures à prendre pour les travaux de construction très bruyants qui sont définis selon la distance entre le chantier et les locaux à usage sensible au bruit les plus proches, l'heure de la journée et le jour de la semaine durant lequel sont effectués les travaux de construction ainsi que les phases de construction bruyantes et la durée des travaux de constructions très bruyants et la sensibilité au bruit des zones touchées. Par ailleurs, la directive prévoit différents types de mesures à prendre selon le degré de sensibilité applicable aux locaux à usage sensible aux bruits et selon la durée des phases de construction bruyantes ou très bruyantes. Par exemple, pour des locaux à usage sensible au bruit situés dans une zone où le degré de sensibilité II ou III est applicable, lorsque des travaux bruyants sont prévus pendant une période allant de huit semaines à une année, la directive prévoit une limitation de durée des travaux à 8h par jour pour les travaux de construction très bruyants soit de 7h à 12h et de 14h à 17h. Il appartiendra à la municipalité de vérifier le respect de la directive sur le bruit des chantiers, qui constitue une mesure préventive de limitation des émissions conforme à l'art. 11 LPE. Ces mesures prévues par la directive sont d'ailleurs conformes à l'art. 15 LPE qui fixe les critères selon lesquels les valeurs limites d'immissions relatives aux bruits et aux vibrations doivent être fixées. Cette disposition prévoit que ces valeurs limites d'immissions sont fixées de manière à ce que, selon l'état de la science et de l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne viennent pas troubler la population dans son bien-être. Conformément à l'art. 13 al. 2 LPE, ces valeurs tiennent compte de l'effet des immissions sur des catégories de personnes particulièrement sensibles, tels que les enfants, les malades, les personnes âgées et les femmes enceintes. Mais il n'est toutefois pas possible de tenir compte de la situation personnelle de la recourante pour fixer des mesures qui iraient au-delà de la directive sur le bruit des chantiers, lesquelles sont sensées avoir été édictées et analysées en tenant compte des personnes particulièrement sensibles aux bruits. Par ailleurs, le chiffre I.2 des conditions au permis de construire précise bien que les exigences résultant de la synthèse CAMAC concernant la directive sur les bruits des chantiers fait partie intégrante du permis de construire. La municipalité a donc pris toutes les dispositions nécessaires de manière conforme au droit fédéral de la protection de l'environnement pour la protection du voisinage contre le bruit de chantier. Les griefs des recourants à cet égard ne peuvent donc être retenus.

## **E. 5**

Les recourants critiquent le fait que l'abri bus a été déplacé dans une partie du jardin de la parcelle n° 1498 et critiquent ce déplacement qui serait motivé uniquement dans le but d'obtenir un profit maximum. La condition I.4 du permis de construire prévoit que le préavis du Service de la mobilité, figurant en p. 4 de la synthèse CAMAC, fait partie intégrante du permis de construire. Ce préavis est formulé dans les termes suivants: "(...) Le Service de la mobilité rend la commune attentive au fait que l'avenue de Florissant figure au PALM 2012 comme étant sur l'itinéraire d'une futur BHNS. L'octroi du permis de construire en limite de construction LRou voire en dérogation de cette limite, hypothèque donc les possibilités en limite d'aménagement de site propre dans ce secteur. Le projet de

déplacement de l'arrêt bus, dans le sens descendant, a pour effet de mettre les arrêts de la ligne 18 dans les deux sens l'un en face de l'autre. Au droit du nouvel arrêt bus la largeur du trottoir telle que cotée à 3,45m, répond aux exigences légales concernant l'accueil des personnes à mobilité réduites et l'abris bus semble correctement positionné par rapport à la zone d'accueil de cette catégorie d'usagers. Après consultation des tl, le Servie de la mobilité préavise favorablement le projet soumis moyennant la prise en compte des remarques et demandes suivantes: - le nouvel arrêt bus doit mesurer 20m de longueur pour accueillir des bus articulés et non les 16 à 17m qui figurent sur le plan soumis; - le passage piéton actuel situé au nord de l'arrêt, doit être restitué à l'arrière arrière du nouvel arrêt dans le respect des conditions de visibilité et de sécurité de la norme.(...)" Le déplacement de l'arrêt bus peut donc s'effectuer d'une manière conforme au préavis de l'autorité cantonale compétente en matière de transport public. Le fait que le déplacement de l'arrêt de bus permette une occupation plus rationnelle de la partie nord de la parcelle n° 1498 en utilisant l'espace qui était affecté à l'abri bus, n'est pas critiquable, car il permet une meilleure occupation du sol et une densification à proximité des transports publics, densification encouragée par le plan directeur cantonal. Les recourants se plaignent encore du fait que la position de l'abri bus, actuellement à l'arrière de leur maison, serait plus favorable alors que le déplacement au sud de la parcelle du constructeur provoquerait un bruit qui les empêcherait de dormir. Il est vrai que le déplacement de l'abri bus au sud de la parcelle n° 1498 est plus proche du jardin privatif des recourants, mais cet arrêt reste tout de même à une distance de 25 m.de la limite de propriété des recourants et il est séparé visuellement par une imposante haie. De plus, rien au dossier ne permet de dire que la fréquentation de l'arrêt de bus serait de nature à causer des nuisances dépassant l'usage normal du domaine public constitué par l'avenue de Florissant. En effet, la recourante, particulièrement sensible au bruit notamment, ne s'est jamais plainte d'éventuelles nuisances liées à la fréquentation de l'arrêt de bus existant, alors que cet arrêt se trouve à proximité des façades arrières de la maison des recourants.

## **E. 6**

a) Les recourants se plaignent aussi du fait que trois arbres centenaires vont être abattus pour permettre la réalisation du projet contesté et ils invoquent le fait que la municipalité n'a jamais exigé que les arbres abattus soient replantés. Les recourants citent l'exemple du lotissement des « Jardins de Florissant » pour la réalisation duquel aucun des arbres abattus n'a été replantés après la construction de treize villas urbaines. b) L'une des conditions du permis de construire précise au chiffre II.1 ce qui suit: "Arbres: 3 arbres seront abattus. Ils seront obligatoirement remplacés par 3 nouveaux arbres majeurs." Il est vrai que le plan de situation ne mentionne que deux arbres à abattre et ne précise pas l'emplacement des trois arbres qui devront être replantés. Toutefois, le plan du rez-de-chaussée des aménagements extérieurs (plan no 02) mentionne que l'un des deux arbres majeurs sera conservé dans la mesure du possible à proximité du chemin de Broye et que deux nouveaux arbres majeurs seront plantés entre le bâtiment existant et les villas contiguës projetées. Il apparaît donc clairement que les conditions du permis de construire, de même que les plans des aménagements extérieurs, prévoient l'abattage de deux arbres majeurs, cas échéant le remplacement de trois arbres majeurs dans la mesure où l'arbre qu'il est prévu de maintenir devrait être également abattu; le plan des aménagements extérieurs précise que cet arbre sera également replanté à son emplacement actuel. c) Les recourants se plaignent également d'une éventuelle perte de valeur de la maison liée au projet de construction contesté comprenant quatre villas contiguës. La question de la perte de valeur d'un bien-fonds n'entre

toutefois pas en considération dans les critères de droit public déterminants pour juger si un projet de construction est conforme à la réglementation qui lui est applicable, à l'exception du cas d'expropriation matérielle, manifestement pas rempli en l'espèce.

#### **E. 7**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision communale maintenue. Au vu de ce résultat, il y a lieu de mettre les frais de justice à la charge des recourants en application de l'art. 49 al. 1 LPA-VD. Le constructeur, qui obtient gain de cause avec l'aide d'un avocat, a droit aux dépens qu'il a requis, réduits à 1'500 fr., pour tenir compte que l'instruction de la cause n'a pas nécessité d'audience (art. 55 al. 1 LPA-VD).

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