

# **VD\_OMNI AC.2014.0314 vom 4. September 2015**

VD Tribunal cantonal, 2015-09-04, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2014.0314](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0314)

FR: VD\_OMNI AC.2014.0314 du 4 septembre 2015

IT: VD\_OMNI AC.2014.0314 del 4 settembre 2015

## **Regeste**

DUCRET, BONZON, HOFSTETTER, JASZBERENYI-DUCRET, FAVRE, ISOTTON, GLAUS/Municipalité d'Ecublens, Service Immeubles, Patrimoine et Logistique, KAELIN, SCHLATTER | Projet de construction de trois immeubles comprenant au total 30 logements dans un secteur (village de Renges) régi par un PPA mis en vigueur le 29 janvier 2013. Nouveau projet faisant suite à un premier projet qui avait fait l'objet d'une prise de position critique de la CCUA. Constat que, même si certains aménagements devront être effectués, la question de l'alimentation en électricité pourra être réglée sans difficulté particulière. Les exigences en matière d'équipement sont par conséquent respectées (consid. 9). Les conditions posées par la jurisprudence pour qu'un plan d'affectation en vigueur puisse être remis en cause ne sont pas réunies. La modification de la LAT du 15 juin 2015, notamment le nouvel art. 15 al. 2 LAT, ne remet a priori pas en cause le droit d'un propriétaire d'obtenir un permis de construire pour un projet conforme à un plan d'affectation en vigueur, en tous les cas lorsqu'il s'agit d'un plan d'affectation récent (consid. 10).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Les recourants invoquent une violation des règles en matière de récusation au motif que le syndic d'Ecublens, fils du constructeur Hans Kaelin, aurait participé aux débats de la municipalité ayant abouti à la décision de délivrer le permis de construire. Selon les explications fournies par le syndic lors de l'audience, que le tribunal n'a pas de raison de mettre en doute, celui-ci est sorti de la salle de la municipalité lorsque l'objet relatif à la délivrance du permis de construire litigieux a été traité. Partant, ce grief des recourants n'est pas fondé.

### **E. 2**

Les recourants demandent que la Commission cantonale consultative d'urbanisme et d'architecture soit saisie. a) La Commission cantonale consultative d'urbanisme et d'architecture (CCUA) est instituée par l'art. 16 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11) qui dit qu'elle peut être requise par le Conseil d'Etat, ses départements, les municipalités ou l'autorité de recours de donner son avis sur toute question relevant de l'urbanisme ou de l'architecture, notamment en matière de développement des localités, de plan d'affectation ou de protection des sites. b) En l'espèce, le tribunal, composé notamment de deux architectes, est en mesure de se prononcer sur les griefs des recourants concernant l'esthétique et l'intégration du projet sur la base des plans d'enquête, de la prise de position du service cantonal spécialisé en matière de protection du patrimoine bâti et de la vision locale à laquelle il a procédé. Partant, il n'y a pas lieu de donner suite à la requête tendant à ce que la CCUA soit mise en œuvre.

### E. 3

Les recourants soutiennent que le projet ne respecte pas les critères d'intégration de l'art. 3 du règlement du PPA (ci-après : RPPA) et qu'il va à l'encontre des buts et objectifs du plan tels qu'ils figurant à l'art. 2 RPPA. Ils font valoir qu'il n'existe aucune construction de ce type dans le hameau de Renges, à l'exception d'un locatif des années 1960. Ils invoquent l'art. 17 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) et l'art. 47 LATC. Ils invoquent également l'art. 86 LATC et les art. 83 et 8 et suivants du règlement communal sur le plan général d'affectation et la police des constructions (ci-après : RC). Ils mentionnent enfin un arrêté de classement du Conseil d'Etat du 2 novembre 1977 relatif au site du Four de Renges, site comprenant le four, le pressoir et la fontaine. a) aa) Selon l'art. 17 LAT, les cantons doivent prévoir des mesures de protection notamment pour "les localités typiques, les lieux historiques, les monuments naturels ou culturels" (al. 1 let. c). Les localités typiques au sens de cette disposition comprennent des ensembles bâtis qui regroupent en une unité harmonieuse plusieurs constructions et qui s'intègrent parfaitement à leur environnement (ATF 111 Ib 257 consid. 1a, p. 260 et les références citées, arrêt AC.2013.0397 du 19 août 2014 consid. 4c). Les cantons peuvent protéger de tels ensembles en établissant une zone à protéger au sens de l'art. 17 al. 1 LAT mais le droit cantonal peut prévoir encore d'autres mesures adéquates (art. 17 al. 2 LAT), par exemple lorsqu'il s'agit de protéger des objets bien déterminés tels que des bâtiments ou des monuments naturels ou culturels (ATF 111 Ib 257 consid. 1a, p. 260-261). L'adoption d'une zone de protection est la mesure que le législateur fédéral a envisagée en premier lieu. Non seulement elle permet d'établir clairement la protection, son but, son principe et son régime, mais elle assure la coordination avec les autres intérêts à prendre en considération dans les procédures d'aménagement du territoire (Moor, Commentaire LAT, art. 17, no 74). La mise sous protection par une zone à protéger n'exclut toutefois pas certaines utilisations, car la mesure de protection peut se superposer aux autres affectations conformes aux exigences de l'aménagement du territoire. Ainsi, un plan d'affectation spécial peut aménager un périmètre de manière que, malgré l'utilisation prévue, un site, un bâtiment, un monument ou un biotope bénéficie des mesures de protection adéquates sans pénaliser le solde de la parcelle (Moor, Commentaire LAT, art. 17, no 75). bb) En droit vaudois, la LATC attribue aux communes la compétence d'adopter des zones à protéger au sens de l'art. 17 al. 1 LAT en prévoyant à l'art. 47 LATC que les plans d'affectation peuvent contenir des dispositions relatives notamment aux paysages, aux sites, aux rives de lacs et de cours d'eau, aux localités et aux ensembles ou aux bâtiments méritant protection (art. 47 al. 2 ch. 2 LATC). Les communes peuvent également prévoir des dispositions relatives à la création et à la préservation d'espaces verts ainsi qu'à la plantation et à la protection des arbres (art. 47 al. 2 ch. 4 LATC). Le canton peut de son côté aussi établir des zones protégées dans le cadre de l'adoption de plans d'affectation cantonaux notamment pour les paysages, les sites, les rives de lacs et de cours d'eau, les localités ou les ensembles méritant protection, les arrêtés de classement prévus par la loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites étant réservés (art. 45 al. 2 let. c LATC). Par ailleurs, l'art. 86 LATC comporte une "clause d'esthétique", qui invite la municipalité à veiller à ce que les constructions présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement (al. 1), et lui attribue la compétence de refuser le permis pour les constructions ou les démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue ou de nuire à l'aspect d'un édifice d'une valeur historique, artistique ou culturelle (al. 2). Cette disposition fait donc partie des autres mesures réservées par l'art. 17 al. 2 LAT pour

protéger les localités typiques. La loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS; RS 450.11) fait aussi partie des mesures réservées par l'art. 17 al. 2 LAT. La LPNMS prévoit deux types de mesures de protection : l'inventaire des monuments et des sites (art. 12 à 19 et 49 à 51 LPNMS) et le classement comme monument historique ou antiquité (art. 20 à 28 et 52 à 54 LPNMS). Pour la protection spéciale de la nature et des sites, l'arrêté de classement désigne l'objet classé et l'intérêt qu'il présente, les mesures de protection déjà prises, les mesures de protection prévues pour sa sauvegarde, sa restauration, son développement et son entretien (art. 21 LPNMS). Aucune atteinte ne peut être portée à un objet classé sans autorisation préalable du Département de la sécurité et de l'environnement (actuellement Département du territoire et de l'environnement), respectivement du Département des infrastructures (actuellement Département des finances et des relations extérieures) (art. 23 et 54 LPNMS). L'objectif poursuivi par cette disposition consiste dans la préservation du patrimoine classé, cela dans sa valeur historique, culturelle ou scientifique. L'autorité compétente a d'autre part le pouvoir d'interdire les atteintes graves que pourraient entraîner les travaux, soit celles qui touchent à la substance même de l'objet ou à ses éléments essentiels; elle a en outre la faculté d'autoriser des travaux dont l'impact est moindre et qui peuvent être limités dans leurs effets, par le jeu de charges imposées au constructeur (cf. arrêt AC.1998.0145 du 28 mai 1999). cc) Ainsi que cela ressort des observations du SIPAL sur le recours, le plan partiel d'affectation "Village de Renges" a fait l'objet d'un examen préalable détaillé par la Section monuments et sites du service, et de nombreux articles du RPPA traitent de la préservation du hameau et de l'attention qui doit être portée à toute nouvelle intervention. L'art. 2 RPPA, relatif aux buts du PPA, mentionne ainsi les objectifs consistant à permettre un développement mesuré et durable de Renges respectant les caractéristiques du village, à préserver la structure bâtie et la silhouette du village reconnu comme site d'importance régionale à l'ISOS et à garantir une typologie d'habitation s'intégrant au tissu bâti du village. L'art. 3 RPPA prévoit pour sa part que les constructions, reconstructions et agrandissements doivent respecter le site bâti du village, ainsi que le caractère des lieux en s'harmonisant avec les constructions existantes (al. 1). Les caractéristiques architecturales existantes du village, soit la volumétrie générale, le caractère des façades, les espaces extérieurs et la voirie, doivent être respectées (al. 2). Les art. 12 et 13 RPPA prévoient encore des mesures de protection pour les constructions existantes ayant reçu les notes 2 à 4 au recensement architectural prévu par l'art. 30 du règlement du 22 mars 1989 d'application de la loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (RLPNMS; RSV 450.11.1). L'art. 16 RPPA prévoit enfin un périmètre de protection inconstructible de 15 mètres autour des objets protégés par l'arrêté de classement de 1977. Ces différentes règles figurant dans le RPPA font partie des mesures que, comme on l'a vu ci-dessus, les communes ont la compétence d'édicter dans leurs plans d'affectation pour les paysages, les sites, les localités et les ensembles méritant protection au sens l'art. 17 al. 1 let. c LAT. Ces dispositions ont une portée distincte de celle de la clause générale d'esthétique en ce sens qu'elles posent des exigences spécifiques accrues d'intégration des nouveaux bâtiments et des travaux de transformation, adoptées en application de l'art. 47 al. 2 ch. 2 LATC (voir arrêt AC.2012.0238 du 28 mars 2013 consid. 1c et les références citées). Selon la jurisprudence, dans le cadre des critères d'intégration plus sévères résultant d'une zone à protéger au sens des art. 17 al. 1 let. c LAT et 47 al. 2 ch. 2 LATC, l'autorité communale ne bénéficie pas de la même marge d'appréciation que celle résultant de l'application de la clause d'esthétique (art. 86 LATC), car les impératifs de protection s'imposent de manière plus précise et détaillée (arrêts AC.2012.0238 précité

consid. 2c; AC.2010.0207 du 12 juillet 2011 consid. 2b). b) aa) Vu ce qui précède, le projet litigieux doit être examiné au regard des critères d'intégration plus sévères résultant du RPPA, soit ceux mentionnés aux art. 2 et 3 RPPA, et non pas de la clause d'esthétique telle qu'elle résulte de l'art. 86 LATC et, au plan communal, de l'art. 83 RC. De même, les art. 8 et suivants RC ne s'appliquent pas puisque le village de Renges fait l'objet d'un plan spécial avec des dispositions spécifiques de protection. bb) Les dimensions des constructions prévues, qui correspondent à la volumétrie des bâtiments du village de Renges, ne posent pas de problème d'intégration par rapport à l'environnement bâti. Comme l'a relevé l'architecte du projet dans sa prise de position relative au recours (cf. réponse de la municipalité du 27 octobre 2014, p. 4), les bâtiments reprennent ainsi la volumétrie simple des corps de fermes couvertes d'une toiture à deux pans. S'agissant de l'intégration par rapport au village de Renges, on peut encore relever que les bâtiments projetés permettront de créer un prolongement du village et d'assurer une forme de continuité du hameau, quand bien même ils ne sont pas directement contigus à ce dernier. Pour ce qui est de l'esthétique du projet, le tribunal relèvera qu'on est en présence d'une architecture sobre qui répond de manière satisfaisante aux critiques formulées par la CCUA au sujet du premier projet, notamment en ce qui concerne les toitures et l'organisation des espaces extérieurs. Sur ce dernier point, il ressort d'une prise de position du 22 novembre 2013 du bureau GEA Vallotton et Chanard SA auteur du PPA (figurant au dossier municipal) que l'espace de dégagement fixé par le plan, qui est indispensable dans le jeu de l'articulation du bâti par rapport à l'espace public, est aménagé de façon efficace en ce sens que les accès aux bâtiments, le traitement sans clôture ainsi que le maintien des murs de soutènement intègrent les objectifs et principes du PPA. Le bureau GEA relève également que l'espace central qui est prévu prend en compte les éléments de paysage qui doivent être aménagés dans ce type d'objets et assure la perméabilité indispensable dans un tel secteur par la création d'un parcours de mobilité douce. Ces considérations, qui sont convaincantes, confirment qu'un effort important a été fait par les constructeurs pour améliorer le projet sur la base des critiques formulées par la CCUA. De manière générale, le projet respecte le caractère architectural du village, même si les grandes baies vitrées qui sont prévues s'en écartent. Comme ces ouvertures sont concentrées, elles demeurent cependant admissibles au regard des exigences d'intégration résultant des art. 2 et 3 RPPA. Il en va de même des façades qui, bien que présentant un caractère assez contemporain, sont suffisamment sobres pour s'intégrer à l'environnement bâti. cc) Pour ce qui est des éléments protégés sis dans les environs (four à pain et pressoir, fontaine, poids public), on relève que le projet respecte le périmètre de protection fixé à l'art. 16 RPPA. On relève également qu'il se situe en dehors de "l'emprise du tissu constituant l'agglomération historique" telle que mentionnée dans l'inventaire ISOS. La vision locale a permis au surplus au tribunal de constater que le projet n'implique aucune atteinte pour les éléments faisant l'objet de mesures de protection. c) Vu ce qui précède, les griefs des recourants relatifs à l'esthétique et à l'intégration du projet et au respect des art. 2 et 3 RPPA ne sont pas fondés. Il en va de même en ce qui concerne l'impact du projet sur les éléments faisant l'objet de l'arrêté de classement du 2 novembre 1977.

#### **E. 4**

Les recourants soutiennent que les biens-fonds destinés à accueillir les constructions litigieuses ne sont pas suffisamment équipés. Ils invoquent à cet égard une violation des art. 19 LAT et 104 al. 3 LATC. Selon eux, ces constructions entraîneront un accroissement du trafic qui ne pourra pas être absorbé par le réseau routier actuel et qui provoquera en outre

un danger accru pour les piétons et autres utilisateurs ainsi que des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage. Les recourants mettent en cause l'absence d'un rapport technique (étude d'accessibilité et de stationnement). Ils font valoir que, compte tenu de la localisation du village de Renges et de l'insuffisance de la desserte par les transports publics, il y aura en moyenne 1,5 véhicule par appartement, ce qui impliquera entre 130 et 150 mouvements journaliers. Ils soutiennent que, compte tenu de leur largeur, le chemin du Bugnon et la route du Molard ne seront pas en mesure d'absorber ce trafic. Ils relèvent notamment que la route du Molard a une largeur de 3,6 m à l'endroit de l'entrée du parking souterrain et, pour le reste, une largeur variant entre 3,3 m et 3,7 m. Ils mentionnent un projet de giratoire sur la route de la Pierre, au droit du débouché de la route du Molard, qui devrait augmenter la circulation sur ce chemin. Ils relèvent encore que les ruelles du village de Renges sont particulièrement étroites, et qu'elles n'ont pas de trottoir. Selon eux, ces ruelles ne seront pas en mesure d'accueillir les déplacements supplémentaires liés aux constructions litigieuses, dont une partie importante se fera à travers le village, ceci notamment pour des raisons de sécurité. Ils relèvent enfin que l'insuffisance des places de parc entraînera des mouvements supplémentaires pour la recherche de places. a) Aux termes de l'art. 22 al. 2 let. b LAT, une autorisation de construire ne peut être délivrée que si le terrain est équipé. Selon 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. 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. D'après la jurisprudence, 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; TF 1C\_245/2014 du 10 novembre 2014 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 (TF 1C\_36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.1). Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut 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; TF 1C\_318/2014 du 2 octobre 2014 consid. 7.1). 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 (cf. notamment arrêts AC.2013.0296 du 13 novembre 2014 consid. 2b et les références; AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a

et les références). La question de savoir si, malgré son étroitesse, un accès est admissible dépend notamment du nombre de logements desservis et de la configuration des lieux (AC.2013.0342 du 18 août 2014 consid. 6b/bb). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du Tribunal cantonal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS) (arrêts AC.2013.0296 précité consid. 2b; 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 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.2013.0296 précité consid. 2b; AC.2003.0256 du 7 septembre 2004 consid. 3; AC.2003.0017 du 29 décembre 2004; AC.2001.0099 du 18 avril 2002; AC.2000.0051 du 10 avril 2001; AC.1998.0005 du 30 avril 1999; AC.1999.0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a; AC.1999.0048 du 20 septembre 2000). Ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (TF 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, §§ 12-14 ad art. 19, p. 236 s.; André Jomini, Commentaire LAT, 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) En l'espèce, les deux accès principaux concernés par le projet sont la route du Molard qui permet de rejoindre la route de la Pierre au nord et la rue de Renges au sud qui traverse le village de Renges. La rue de Renges est une route de desserte au sens de la norme VSS 640 045. Il en va de même en ce qui concerne la partie de la route du Molard qui se trouve dans le village (tronçon sud de cette route). La partie nord de la route du Molard, qui permet de rejoindre la route de la Pierre est plus compliquée à catégoriser selon la norme VSS. Vu les comptages effectués et le rôle secondaire de cette route, celle-ci peut toutefois également être assimilée à une route de desserte. On relèvera encore que le projet dispose d'un autre accès, à savoir le chemin du Bugnon. Celui-ci est toutefois très marginal et ne pose pas de problème particulier dès lors qu'il ne concerne que 3 à 6 mouvements de véhicules/jour (cf. expertise Cert-Aragao p. 5). 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. Selon l'étendue et le caractère du périmètre à desservir, on distingue les routes de desserte de quartier (300 unités de logement, deux voies de circulation, croisement possible entre camion/voiture de tourisme en cas de vitesse très réduite, jusqu'à 150 véhicules par heure), les routes d'accès (150 unités de logement, une ou deux voies de circulation, croisement possible entre deux voitures de tourisme en cas de vitesse très réduite, jusqu'à 100 véhicules par heure) et les chemins d'accès (30 unités de logement, une voie de circulation, croisement possible entre une voiture de tourisme/cycle en cas de vitesse très réduite, jusqu'à 50 véhicules par heure) (let. A ch. 4, let. C ch. 8 et tableau 1 de la norme VSS 640 045). En l'espèce, la route du Molard, y compris la partie nord, et la rue de Renges doivent être considérées comme des routes d'accès. Selon l'art. 44 al. 1 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; RSV 725.01), les gabarits d'espace libre sont définis par les normes professionnelles en vigueur. La norme VSS 640 201, intitulée "profil géométrique type", traite des dimensions de base et gabarits des différents usagers de la route. Elle fournit des indications sur les dimensions de base des véhicules et les marges de

mouvement et de sécurité pour les croisements des différents types de véhicules selon la vitesse de circulation. A 30 km/h, la largeur requise théorique pour le croisement de deux voitures de tourisme de 1,8 m de large est de 4,4 m et 4,8 m. c) Les constructions litigieuses disposeront, côté village, d'un accès par la route du Molard et la rue de Renges. Ainsi que cela ressort de l'expertise Cert-Aragao, cette route a une capacité suffisante pour accueillir la totalité du trafic actuel et du trafic supplémentaire induit par la construction litigieuse (soit une estimation de 400-500 véhicules/jour respectivement 110 véhicules/jour selon l'expertise Cert-Aragao correspondant au total à 500-600 véhicules/jour) en disposant encore d'une réserve de capacité considérable en considérant la norme VSS 640 045. La vision locale a permis de constater que, dans le village, sur le tronçon sud de la route du Molard et sur la rue de Renges, la largeur de la route est variable. A plusieurs endroits, la largeur semble permettre un croisement aisé à vitesse lente. La configuration des lieux offre par ailleurs des espaces latéraux qui permettent d'empiéter en cas de croisement. De manière générale dans le village, les conditions de circulation ne sont pas problématiques et ne le deviendront pas plus avec les nouvelles constructions. Les possibles ralentissements induits par la négociation nécessaire aux rares endroits plus étroits contribuent au surplus au ralentissement qui est souhaité dans un secteur qui fait partie d'une zone 30 km/h. Enfin, l'accès par la rue de Renges et la route du Molard tronçon sud ne saurait être remis en cause au motif qu'il provoquerait des nuisances nuisibles ou incommodes pour le voisinage. Les exigences posées par l'art. 19 al. 1 LAT et par la jurisprudence en ce qui concerne le caractère suffisant de l'accès sont par conséquent remplies. Les recourants mettent en cause le nombre de mouvements de véhicules pris en compte dans l'expertise Cert-Aragao au motif que la desserte du secteur par les transports publics serait mauvaise. Sur ce point, le tribunal relèvera que le village de Renges bénéficie d'une desserte en transports publics qui, pour ce type de village, peut être qualifiée de bonne. La ligne 33, qui a une cadence de 20 minutes et est aisément accessible depuis le hameau, permet ainsi un accès en quelques minutes aux équipements commerciaux, scolaires et administratifs de la commune, aux arrêts M1 et à la gare CFF de Renens. Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de remettre en cause le nombre de mouvements journaliers pris en compte dans l'expertise Cert-Aragao. d) Dès lors que la route du Molard sud et la rue de Renges permettent de garantir le respect des conditions posées par la loi en matière d'accès, il n'est pas nécessaire de vérifier si ces conditions sont également respectées en ce qui concerne le tronçon nord de la route du Molard. De même, il n'est pas nécessaire d'examiner quelles seront les conséquences du projet de giratoire mentionné par les recourants en ce qui concerne l'utilisation future de cette route. Cela étant, on peut relever que, au vu de la configuration du réseau local et régional, il est probable que le trafic augmente un peu avec les nouvelles constructions, le volume de trafic restant toutefois modeste. Même si la vision locale a permis de constater que la partie nord de la route du Molard est plus étroite que la partie sud, les conditions apparaissent encore gérables pour les automobilistes (croisement de deux véhicules à vitesse lente) comme pour les véhicules agricoles, de sorte que la route du Molard peut a priori également être considérée comme un accès suffisant.

## **E. 5**

Les recourants invoquent l'insuffisance de places de parc, y compris pour les visiteurs, ce qui leur fait craindre du "parking sauvage". Ils soutiennent également que les places de parc pour les vélos et pour les handicapés sont en nombre insuffisant. a) L'art. 32 al. 1 RPPA prévoit que le nombre de places de stationnement est fixé par les normes VSS en vigueur lors de la demande de permis de construire. Pour les constructions nouvelles, l'art. 32 al. 4

RPPA exige qu'au moins 50% des places soient enterrées ou couvertes. b) aa) La norme VSS en vigueur lors de la demande de permis de construire était la norme n° 640'281, désignée "stationnement – offre en case de stationnement pour les voitures de tourisme". Selon la méthode de calcul de l'offre en stationnement de cette norme, il est recommandé d'offrir une case de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher ou une case par logement (ch. 9.1). 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. 9.2). Le critère donnant le plus grand nombre de cases est déterminant (arrêts AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 5a; 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). La municipalité est 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; 1C\_477/2009 du 17 juin 2009 consid. 5.3; 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). bb) En l'espèce, on aboutit à 30 places si on applique le critère d'une case de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de surface brut de plancher et à 33 places (visiteurs compris) si on exige une case de stationnement par habitation. Dès lors que le projet prévoit un total de 37 places (32 en souterrain et 5 places extérieures), le grief des recourants relatif à l'insuffisance des places de parc n'est pas fondé. Par ailleurs, le risque de "stationnement sauvage" de véhicules aux alentours des bâtiments projetés évoqué par le recourant n'est pas déterminant. Comme le Tribunal cantonal a déjà eu l'occasion de le relever, ce risque relève du maintien de l'ordre public et non pas de la police des constructions (AC.2012.0143 du 28 janvier 2013 consid. 3). c) Pour ce qui est des places pour vélos, le projet prévoit un local pour vélos en surface et quatre locaux à vélo dans le garage souterrain, soit un nombre de 56 places qui permet de respecter les exigences de la norme VSS 640'065. Pour ce qui est des places handicapés, le projet prévoit deux places en surface et deux places dans le parking souterrain, ce qui permet également de respecter les exigences en la matière (cf. art. 39 al. 2 RLATC, qui renvoie à la norme SN 521 500 remplacée depuis lors par la norme SN SIA 500).

## **E. 6**

Les recourants soutiennent que, dès lors que les bâtiments litigieux comprennent trois niveaux, les exigences du PPA en la matière ne sont pas respectées. a) L'art. 20 al. 2 RPPA prévoit que le nombre de niveaux est limité à 2, plus combles habitables (rez + 1 + combles). b) Les constructions prévues comprennent deux niveaux plus combles et surcombles. Selon la municipalité, les surcombles sont admissibles dès lors que l'art. 37 RPPA renvoie aux dispositions fédérales, cantonales et communales pour tout ce qui n'est pas prévu par le règlement. Or, selon l'art. 95 al. 2 RC, une galerie ouverte peut être admise en surcombles, en relation avec le niveau inférieur, et elle n'est pas prise en compte dans le calcul du CUS. c) aa) A la lecture des plans, on constate qu'une galerie ouverte sur les combles est prévue. Comme cette galerie n'est pas habitable, il ne s'agit pas d'un niveau supplémentaire et l'art. 20 al. 2 RPPA est par conséquent respecté. A cela s'ajoute que la possibilité d'avoir un surcomble est expressément mentionnée à l'art. 24 al. 3 RPPA qui prévoit que, exceptionnellement, quelques ouvertures de petites dimensions peuvent être admises au niveau du surcomble. bb) Vu ce qui précède, le grief relatif à l'art. 20 al. 2 RPPA n'est pas fondé. d) Lors de l'audience, les recourants ont encore mis en cause la

réglementarité des ouvertures. Dès lors que les ouvertures en question sont des tabatières, qui peuvent être admises en application de l'art. 24 al. 3 RPPA, ce grief n'est également pas fondé.

#### **E. 7**

Les recourants mettent en cause la rampe d'accès qui est prévue à la sortie du garage souterrain. Ils soutiennent que cette rampe débouche de façon dangereuse et inadéquate sur la route du Molard et qu'elle entraînera des nuisances importantes pour la propriété voisine, propriété d'un des recourants. Ils relèvent qu'aucune mesure n'a été prise pour limiter ces nuisances par exemple par l'utilisation de matériaux phono-absorbants. a) aa) Selon l'art. 27 RPPA, la municipalité peut autoriser la construction de dépendances de peu d'importance au sens de l'art. 39 du règlement d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1) à l'intérieur de l'aire des aménagements extérieurs, à raison de deux constructions de ce type au maximum par parcelle. Selon la jurisprudence, les rampes et voies d'accès aux garages, construites sur fonds privés, sont assimilées aux dépendances selon l'art. 39 al. 3 RLATC et peuvent ainsi être construites dans les espaces réglementaires entre bâtiments et limites de propriété (cf. arrêt AC.2012.0083 du 27 novembre 2012 consid. 3b/aa). bb) Selon l'art. 39 al. 4 RLATC, les dépendances ne peuvent être autorisées que pour autant qu'elles n'entraînent aucun préjudice pour les voisins. Il est admis que cette condition ne doit pas être prise au pied de la lettre, mais doit être interprétée, selon une jurisprudence constante, en ce sens que l'ouvrage projeté ne doit pas entraîner d'inconvénients appréciables, c'est-à-dire insupportables sans sacrifices excessifs. Selon la jurisprudence fédérale, pour appliquer les notions "d'inconvénients appréciables" ou "d'inconvénients insupportables 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 RLATC, et d'autre part, l'intérêt du constructeur à pouvoir réaliser un ouvrage assimilé aux dépendances et qui répond par ailleurs 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 (TF 1P.411/1999 du 10 novembre 1999, publié in RDAF 2000 I p. 257). La notion d'absence d'inconvénients appréciables est un concept juridique indéterminé qui confère à la municipalité une latitude de jugement étendue, que le tribunal se doit de respecter. La jurisprudence a eu l'occasion de mentionner un certain nombre de critères à prendre en compte dans la pesée des intérêts en présence, soit notamment l'emplacement de la construction, sa visibilité, son impact sur l'ensoleillement dont bénéficie la propriété, ou encore les nuisances sonores (cf. arrêt AC.2012.0027 du 30 janvier 2013 consid. 7a et les références citées). En tous les cas, les inconvénients tolérés 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 (cf. arrêt AC.2011.0103 du 30 janvier 2012 consid. 4a/bb). 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 incommodantes sont réduites à titre préventif et assez tôt (art. 11 al. 1 et 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 phono-absorbant (cf. arrêt AC.2011.0103 précité consid. 4a/bb; AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 10b/bb). b) En l'espèce, la vision locale a permis de constater que la rampe ne posera pas de problème de sécurité particulier, la visibilité au débouché sur la route du Molard étant suffisante. A cet égard, il est pris acte du fait que les constructeurs se sont engagés à mettre en œuvre la proposition figurant dans l'expertise Cert-Aragao (élargissement de 1 m 50 de la zone de raccordement entre la rampe et le domaine public). Il est également pris acte de l'engagement des constructeurs relatif à l'utilisation de matériaux phono-absorbants, tant pour le sol que pour les parois (cf. procès-verbal d'audience), ce qui permettra de limiter les nuisances sonores pour la propriété voisine et de respecter le principe de prévention. Dans cette mesure, la décision attaquée est réformée (art. 117 LATC).

#### **E. 8**

Les recourants relèvent que le projet ne dit rien du mode de construction du parking et des mesures techniques qui seront prises pour éviter des glissements de terrain ou des dommages aux propriétés voisines. Le tribunal a déjà eu l'occasion de préciser que la prévention contre des dommages liés à des travaux relève directement de l'application des règles de l'art en matière de construction et n'a aucune incidence sur la délivrance du permis de construire (cf. arrêts AC.2010.0353 du 23 décembre 2011; AC.2010.0228 du 21 décembre 2011). Un éventuel litige portant sur cette question ressortit au droit privé et échappe ainsi à la cognition du tribunal de céans. Ce grief est, partant, irrecevable.

#### **E. 9**

Les recourants soutiennent que les équipements usuels (électricité, eau, évacuation des eaux) ne sont pas adaptés au projet. Selon eux, l'alimentation électrique n'existe pas et l'absence d'équipement pour ce qui est de l'eau, des égouts et du gaz, ne permet pas de réaliser les constructions litigieuses. a) Selon l'art. 22 al. 2 let. b LAT a contrario, une autorisation de construire ne peut être délivrée si le terrain n'est pas équipé. De même, l'art. 104 al. 3 LATC dispose que la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. On l'a vu, l'art. 19 LAT précise qu'un terrain est équipé lorsqu'il est 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 (al. 1). b) En l'espèce, le terrain est équipé en ce qui concerne l'évacuation des eaux usées et l'alimentation en eau. Pour ce qui est de l'électricité, la municipalité a expliqué dans sa réponse au recours que le permis de construire imposait aux constructeurs de trouver une solution avec le service intercommunal de l'électricité, laquelle devra permettre l'intégration des installations complémentaires à l'ensemble du bâti (par exemple en les plaçant dans le mur d'enceinte, dans la rampe ou dans l'enceinte du container). La municipalité indiquait également que cette solution devait être soumise préalablement à l'approbation du service de l'urbanisme, des constructions et de la mobilité et que l'installation d'une nouvelle station électrique fera l'objet d'une enquête publique. Les constructeurs indiquent pour leur part qu'une convention a été passée avec le service intercommunal de l'électricité prévoyant la construction d'une nouvelle station transformatrice sur la parcelle en cause. c) Vu ce qui précède, il y a lieu de constater que la question de l'alimentation en électricité des logements pourra être réglée sans difficultés particulières. Sur ce point, les constructeurs sont confrontés à une situation qui apparaît

relativement usuelle. Partant, on ne saurait considérer que les terrains destinés à accueillir les constructions litigieuses sont insuffisamment équipés pour ce motif. Les griefs des recourants relatifs à l'équipement du terrain doivent par conséquent également être écartés.

## **E. 10**

Les recourants invoquent un certain nombre de moyens qui tendent à remettre en cause le PPA. C'est notamment le cas lorsqu'ils mettent en cause de manière générale la capacité du réseau routier environnant, notamment celle de la route traversant le hameau de Renges, à absorber les mouvements de véhicules supplémentaires induits par le projet. C'est également le cas lorsqu'ils soutiennent que le projet litigieux n'est pas conforme aux nouvelles dispositions de la LAT résultant de la votation populaire du 3 mars 2013 ou qu'il va à l'encontre des nouvelles dispositions de la LAT actuellement en procédure de consultation. Sur ce point, ils invoquent en particulier une violation des art. 8a al. 1 let. c LAT et 15 LAT en faisant valoir que ces dispositions du droit fédéral imposent une redéfinition des zones à bâtir, ce qui devrait entraîner une remise en cause du PPA. a) Selon la jurisprudence, ce n'est qu'à des conditions très strictes qu'un plan d'affectation en vigueur peut être contesté lors d'une procédure de permis de construire. De tels griefs ne sont recevables que dans les trois hypothèses suivantes : les personnes touchées par le plan ne pouvaient pas percevoir clairement, lors de l'adoption du plan, les restrictions de propriété qui étaient imposées; elles n'étaient pas en mesure de défendre leurs intérêts au moment de l'adoption du plan; et enfin, les circonstances se sont modifiées à un tel point qu'une adaptation du plan est nécessaire (ATF 121 II 317 consid. 12c; 120 Ib 436 consid. 2d; 116 Ia 207 consid. 3b; 115 Ib 335 consid. 4c; AC.2008.0290 du 9 octobre 2009 consid. 2b). C'est en effet un principe du droit fédéral de l'aménagement du territoire que le contenu d'un plan d'affectation ne doit pas être remis en cause, ou contrôlé à titre préjudiciel, dans le cadre d'une contestation relative à une autorisation de construire (ATF 131 II 103 consid. 2.4.1; 125 II 643 consid. 5d et les arrêts cités). Ce contrôle ne peut être exceptionnellement admis que lorsque les circonstances ou les dispositions légales se sont modifiées, depuis l'adoption du plan, dans une mesure telle que l'intérêt public au maintien des restrictions imposées au propriétaire concerné pourrait avoir disparu; en pareil cas, il existe aussi une obligation de réexamen des plans d'affectation en vertu de l'art. 21 al. 2 LAT (cf. ATF 120 Ia 227 consid. 2c et les arrêts cités). L'art. 21 al. 2 LAT exprime un compromis entre la nécessité de l'adaptation régulière des plans, d'une part, et l'exigence de la sécurité du droit, d'autre part. Cette disposition tend à assurer à la planification une certaine stabilité, sans laquelle les plans d'aménagement ne peuvent remplir leur fonction (ATF 128 I 190 consid. 4.2; 1C\_536/2012 du 24 juin 2013 consid. 4.2). b) En l'espèce, le projet se fonde sur un plan spécial récent puisque le PPA a été mis en vigueur le 29 janvier 2013. Ainsi que cela ressort notamment du rapport selon l'art. 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (OAT; RS 700.1) (ci-après: le rapport 47 OAT), la réalisation des droits à bâtir du PPA implique une augmentation de la population pouvant varier entre 150 et 210 habitants (cf. rapport 47 OAT p. 19-20). Si les recourants estimaient que le réseau routier existant, en particulier celui traversant le hameau de Renges, n'était pas capable d'accueillir le trafic induit par ces nouveaux habitants, il leur appartenait de faire valoir leurs moyens dans le cadre de la procédure relative à l'adoption du PPA, ce qu'ils n'ont pas fait. c) Compte tenu notamment du caractère récent du PPA, on ne saurait considérer qu'il existe une obligation de révision de ce plan fondée sur l'art. 21 al. 2 LAT. Une telle obligation ne saurait notamment se fonder sur le rapport relatif aux études tests du secteur Renges-Venoge produit par les recourants (cf. pièce 30). Il résulte en effet de ce rapport que les études en

question visent à déterminer dans quelle mesure les surfaces colloquées actuellement en zone intermédiaire doivent faire l'objet d'une procédure d'affectation pour permettre de nouvelles constructions et dans quelle mesure elles doivent être préservées en tant qu'espace agricole. Les zones à bâtir existantes, notamment celle correspondant au PPA, ne sont en revanche pas mises en cause (cf. rapport précité p. 4). d) L'art. 8 LAT, dans sa nouvelle teneur en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2014, prévoit que tous les cantons établissent un plan directeur dans lequel ils doivent notamment préciser une liste de priorités et les moyens à mettre en œuvre. L'art. 15 al. 2 LAT, également dans sa nouvelle teneur en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2014, prévoit que les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites. Aux termes de la disposition transitoire relative à la modification de la LAT du 15 juin 2012 (art. 38a LAT), les cantons doivent adapter leurs plans directeurs dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de cette modification (art. 38a al. 1 LAT). 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 (art. 38a al. 2 LAT). Il résulte de ce qui précède que, dans la période de cinq ans précédant la modification du plan directeur cantonal, la seule exigence qui est posée par les nouvelles dispositions de la LAT est que la surface totale des zones à bâtir n'augmente pas. En revanche, la modification de la LAT du 15 juin 2012 ne remet a priori pas en cause le droit des propriétaires d'obtenir un permis de construire pour un projet conforme à un plan d'affectation en vigueur. Ce constat vaut en tous les cas lorsque, comme c'est le cas en l'espèce, on est en présence d'un plan d'affectation récent. Dès lors que celles-ci ne sont pas en vigueur, il n'y a au surplus pas lieu d'examiner le projet au regard des nouvelles dispositions de la LAT actuellement en procédure de consultation.

#### **E. 11**

Il résulte des considérants que, pour l'essentiel, les décisions attaquées doivent être confirmées. Celles-ci doivent être partiellement réformées en ce sens que l'utilisation de matériaux phono-absorbants pour la rampe d'accès au garage doit être imposée comme condition du permis de construire. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont principalement mis à la charge des recourants et très partiellement à la charge des constructeurs. Les recourants verseront en outre des dépens, légèrement réduits, à la Commune d'Ecublens et aux constructeurs, qui ont procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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