

## **VD\_OMNI AC.2015.0314 vom 31. Oktober 2017**

VD Tribunal cantonal, 2017-10-31, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2015.0314](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2015.0314)

FR: VD\_OMNI AC.2015.0314 du 31 octobre 2017

IT: VD\_OMNI AC.2015.0314 del 31 ottobre 2017

### **Regeste**

A. \_\_\_\_\_ à BT. \_\_\_\_\_ / Municipalité de Yens | Ne sont pas des coursives des escaliers et balcons-paliers non couverts qui desservent la porte palière d'un seul logement. Ne constituent pas davantage des coursives des balcons couverts accessibles uniquement par les appartements auxquels ils sont rattachés (c. 14). Compte tenu des espaces dégagés par les lucarnes, les chambres à coucher projetées respectent la hauteur minimale exigée par le RLATC (c. 15). En considérant que le projet respecte les normes d'esthétique et d'intégration, la municipalité n'a pas excédé l'importante marge d'appréciation dont elle bénéficie dans ces domaines (c. 17). Recours au TF admis, en ce qui concerne le consid. 5 (1C\_655/2017 du 1er octobre 2018).

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Les recours sont dirigés contre les décisions de la municipalité de Yens accordant deux permis de construire dans le quartier "En Muraz", le premier relatif aux logements ainsi qu'à une route de liaison, le second traitant d'une nouvelle desserte de quartier, d'un bassin de rétention et de divers équipements. Interjeté dans le délai légal de trente jours suivant la notification des décisions entreprises (cf. art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]), les recours ont été déposés en temps utile et satisfont par ailleurs aux autres conditions formelles de recevabilité (cf. art. 79 al. 1 LPA-VD, applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). AM. \_\_\_\_\_ et les époux BS. \_\_\_\_\_ et BT. \_\_\_\_\_, propriétaires de parcelles jouxtant le futur quartier, bénéficient manifestement de la qualité pour recourir au sens de l'art. 75 LPA-VD. Il y a dès lors lieu d'entrer en matière sur les recours, sans qu'il ne soit nécessaire d'examiner si l'ensemble des recourants répondent aux exigences de cette dernière disposition.

#### **E. 2**

de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend notamment le droit pour l'intéressé de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, d'avoir accès au dossier, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 142 III 48 consid. 4.1.1). L'autorité peut cependant renoncer à procéder à des mesures d'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1; TF 2C\_341/2016 du

### **E. 3**

Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts considèrent que la municipalité a violé leur droit d'être entendus en leur communiquant des décisions de rejet de leurs oppositions auxquelles n'étaient pas annexées les synthèses CAMAC. De jurisprudence constante, l'art. 116 LATC n'est pas respecté si la municipalité réserve la teneur exacte du permis de construire ou des autorisations cantonales figurant dans la synthèse CAMAC aux seuls constructeurs et adresse une décision de teneur différente aux opposants (cf., entre autres arrêts, AC.2009.0091 du 17 février 2010 consid. 2b/aa; AC.2002.0242 du 22 mai 2003 consid. 4a). C'est donc à tort que la municipalité n'a pas fait parvenir aux opposants une copie des synthèses CAMAC. Cette irrégularité n'a toutefois pas eu pour effet de porter préjudice aux recourants dans l'exercice de leurs droits. Après le dépôt de l'acte de recours, le conseil des recourants a pu prendre connaissance des synthèses et s'exprimer en toute connaissance de cause à réitérées reprises, si bien que le vice dénoncé a été guéri.

### **E. 4**

Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts soutiennent que la municipalité devait refuser les permis de construire litigieux en application de l'art. 77 LATC. Ils soulignent que le surdimensionnement de la zone à bâtir de la commune contraint celle-ci à réviser son PGA afin de réduire sa zone à bâtir et, dans l'intervalle, à instaurer une zone réservée. A leurs yeux, le périmètre du plan de quartier constituerait l'une des dernières surfaces en zone à bâtir qui resterait non construite et, partant, qui s'avérerait propre à un déclassement. Il en irait d'autant plus, toujours selon les recourants, que ce périmètre ne bénéficierait pas de l'équipement routier nécessaire. Pour les mêmes motifs, les recourants exigent du SDT qu'il instaure une zone réservée cantonale dans l'hypothèse où la commune ne devait pas elle-même planifier une telle zone. a) A teneur de l'art. 77 LATC, le permis de construire peut être refusé par la municipalité lorsqu'un projet de construction, bien que conforme à la loi et aux plans et aux règlements, compromet le développement futur d'un quartier ou lorsqu'il est contraire à un plan ou à un règlement d'affectation communal ou intercommunal envisagé, mais non encore soumis à l'enquête publique. b) Les recourants ont déjà fait valoir le surdimensionnement de la zone à bâtir de la commune pour solliciter l'abandon du plan de quartier En Muraz. La municipalité a rejeté cette requête par décision du 17 septembre 2014, confirmée par la CDAP par arrêt du 21 juin 2016 (AC.2014.0354), puis par le Tribunal fédéral par arrêt du 1<sup>er</sup> mai 2017 (1C\_387/2016). Dans son arrêt, la CDAP a retenu que le PQ En Muraz approuvé en 1994 avait été confirmé lors de l'approbation en 2011 de la révision du PGA. Le maintien du PQ en 2011 n'apparaissait pas contraire au droit fédéral, de sorte que cette planification bénéficiait du principe de la stabilité des plans, le dies a quo du délai de quinze ans fixé par l'art. 75 al. 2 LATC remontant ainsi à 2011. L'entrée en vigueur du Plan directeur cantonal (PDCn) le 1<sup>er</sup> août 2008 - le 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour sa troisième adaptation - et celle de la nouvelle LAT le 1<sup>er</sup> mai 2014 ne constituaient pas à elles seules une modification sensible des circonstances au sens des art. 21 al. 2 LAT et 63 LATC imposant de procéder à une révision du PQ, même pour les communes surdimensionnées à l'instar de Yens. Certes, les mesures A11 et A12 du PDCn et la nouvelle LAT devraient vraisemblablement conduire la commune à procéder à un dézonage ou à la création de zones réservées. Toutefois, il n'y avait pas lieu de présumer des choix à venir du planificateur communal quant à l'identification des surfaces qui devraient être déclassées cas échéant. De surcroît, au vu des caractéristiques du PQ, le maintien de son périmètre dans la zone à bâtir n'apparaissait pas d'emblée contraire à la

nouvelle LAT. Le PQ se situait en effet dans la prolongation d'une zone constructible, déjà bâtie, et bénéficiait en outre des accès et des autres équipements nécessaires, fussent-ils être améliorés. A cela s'ajoutait que le principe de la stabilité des plans pesait d'un poids particulier, le PQ ayant été confirmé en 2011, soit quelque cinq ans auparavant seulement. Enfin, le maintien de cette planification spéciale répondait à un intérêt important des propriétaires, spécifiquement de BU.\_\_\_\_\_ (aujourd'hui BV.\_\_\_\_\_) qui se verrait privée de toute possibilité de construire alors que les projets en ce sens étaient avancés, les permis de construire ayant déjà été octroyés, sous réserve des recours pendants. Pour sa part, le Tribunal fédéral a confirmé dans son jugement du 1<sup>er</sup> mai 2017 que le surdimensionnement de l'ensemble de la zone à bâtir ne saurait à lui seul constituer une modification sensible des circonstances, au sens de l'art. 21 al. 2 LAT, permettant la remise en cause du plan de quartier litigieux. Il convenait en outre de tenir compte du pouvoir d'appréciation dont jouissaient les autorités locales pour l'adaptation de leur planification d'affectation aux exigences de la nouvelle LAT entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2014, en particulier s'agissant du choix des portions de leur territoire devant être soustraites de la zone à bâtir. Or, en l'espèce, hormis le surdimensionnement identifié de l'ensemble des zones constructibles de la commune dans le cadre de l'application du nouveau droit, les recourants ne pointaient aucun autre élément plaidant en faveur d'une révision du plan de quartier. c) Il découle en résumé de ces arrêts qu'au moment où la municipalité a décidé de délivrer les permis de construire litigieux, le 13 octobre 2015, aucune modification des circonstances n'imposait la révision ou l'abandon du plan de quartier. Par conséquent, l'on ne saurait retenir aujourd'hui que l'octroi de ces permis compromettait " le développement futur du quartier " au sens de la première hypothèse de l'art. 77 al. 1 LATC. Peu importe en outre que la municipalité ait annoncé, le 9 décembre 2016, qu'elle entendait réviser son PGA suite aux nouvelles dispositions de la LAT et aux directives de redimensionnement des zones à bâtir émanant de l'Etat de Vaud, cas échéant instaurer à titre provisoire une zone réservée jusqu'à l'aboutissement de la procédure de révision. Les décisions litigieuses ont en effet été rendues le 13 octobre 2015, à savoir plus d'un an avant l'annonce du 9 décembre 2016. Or, à cette époque, rien ne permettait à la municipalité de considérer le projet de la constructrice comme " contraire à un plan ou à un règlement d'affectation communal envisagé " au sens de la seconde hypothèse de l'art. 77 LATC. Au demeurant, une jurisprudence récente rappelle qu'à la différence de zones proprement dites, une zone réservée constitue une mesure de blocage portant une atteinte sévère aux droits des propriétaires. Il n'y a dès lors pas lieu d'appliquer l'art. 77 LATC de manière extensive, sous peine d'anticiper excessivement les effets paralysants de la zone réservée et, de fait, de prolonger sa durée de validité au-delà des limites légales fixées par les art. 27 LAT et 46 al. 1 LATC (AC.2016.0165 du 29 juin 2017 consid. 11c).

## **E. 5**

Les recourants reprochent à la constructrice de ne projeter qu'un unique accès au quartier, au Sud, par le chemin de Sus-Vellaz. a) Selon l'art. 63 RPGA intitulé " Circulation à l'intérieur d'un plan de quartier ", " d ans les secteurs régis par plan spécial, les voies de circulation ne se termineront pas sans issue. Lorsqu'aucune autre solution n'est possible, la municipalité peut autoriser un point de rebroussement dans des espaces réservés à cet effet à l'intérieur du périmètre du plan et sur terrain privé. " Le PQ et son règlement régissent l'accès au quartier et l'organisation de la circulation interne. Les art. 2 et 14 RPQ sont ainsi libellés: CHAPITRE II SOUS-PERIMETRE I art. 2 Concept d'organisation générale L'organisation générale du quartier est réalisée de la manière suivante: Les droits à bâtir de

la partie située à l'Est des bâtiments projetés ont été reportés en amont afin de garantir une zone de verdure importante, faisant partie intégrante du quartier. Deux groupes d'habitations, situés d'une part le long du chemin de Chanta-Merloz et d'autre part le long d'une "rue-place" située au centre du quartier. Un groupe de deux constructions individuelles ou jumelles qui assurent la transition avec le quartier de villas situé à l'ouest. Les véhicules accèdent au quartier par une route qui va relier le chemin de Chanta-Merloz à celui de Sus-Vellaz. art. 14 Principe général de circulation La circulation automobile principale est réglée par une nouvelle route qui assure la liaison entre les chemins communaux Chanta-Merloz - Sus-Vellaz. Cette liaison doit permettre l'écoulement des véhicules du quartier. La construction de cette route précédera toute réalisation des sous-périmètres I et II. Autrement dit, le RPQ dispose à ses art. 2 et 14 qu'une rue-place est aménagée au centre du quartier et que les véhicules accèdent au quartier et à ses différents bâtiments par une route de liaison interne reliant le chemin de Chanta-Merloz à celui de Sus-Vellaz. Quant au plan, il comporte les voies de circulation marquées de flèches bidirectionnelles ou unidirectionnelles représentant, selon la légende, le " sens de circulation obligatoire ". Il indique en particulier la route de liaison interne, à double sens. Il figure également une boucle de circulation en sens unique, qui suit le tronçon extrême Est du chemin de Chanta-Merloz (longeant la limite Nord du périmètre, existant aujourd'hui comme chemin agricole en terre), puis accède à la rue-place par une liaison transversale secondaire et rejoint enfin à l'Ouest la route de liaison interne. b) Pour sa part, le projet de construction reprend la variante n° 5 dite "bidirectionnelle Sud" retenue par la municipalité, prévoyant un unique accès au quartier par le chemin de Sus-Vellaz au Sud, le passage par le chemin de Chanta-Merloz au Nord étant réservé à la voirie, aux véhicules d'urgence ainsi qu'aux cycles et aux piétons. L'entier du trafic du nouveau quartier transitera par conséquent par le chemin de Sus-Vellaz. Par ailleurs, la constructrice entend supprimer la boucle de circulation figurant sur le PQ, en renonçant à aménager le tronçon extrême Est du chemin de Chanta-Merloz ainsi que la liaison transversale secondaire. Elle organise par conséquent la rue-place en un cul-de-sac avec circulation bidirectionnelle. Ainsi, le trafic sera entièrement distribué par la route de liaison interne. c) Les recourants soutiennent que le choix de la variante bidirectionnelle Sud constituerait une violation du plan de quartier ainsi que des art. 2 et 14 de son règlement. Le RPQ ne ménagerait aucune marge permettant à la municipalité d'en modifier la teneur en faisant usage d'un pouvoir d'appréciation. Le plan ne mentionnerait pas davantage un caractère indicatif ou facultatif des voies de circulation, bien au contraire, dès lors que selon leur légende, les flèches de circulation indiquent un " sens de circulation obligatoire ". Les recourants relèvent que les usagers ne peuvent atteindre la rue-place transformée en un cul-de-sac qu'après avoir parcouru la majeure partie de la route de liaison interne, ce qui chargerait le trafic sur celle-ci. Par ailleurs, l'art. 63 RPGA ne serait d'aucun secours à la constructrice, du moment que cette disposition n'autorise d'aménager une voie sans issue dans un plan spécial qu'à la condition qu'aucune autre solution ne soit possible. Or, il serait précisément possible, et du reste prévu par le PQ, d'accéder au quartier par une voie ouverte en boucle bidirectionnelle reliant le chemin de Chanta-Merloz et celui de Sus-Vellaz. Si l'accès par le chemin de Chanta-Merloz devait être véritablement insuffisant, cela impliquerait soit d'améliorer cette voie, soit de soumettre à enquête publique une révision du plan de quartier, notamment des sens de circulation y figurant ainsi que des art. 2 et 14 RPQ. d) Dans son rapport de mai 2014 (ch. 3.2 p. 14), le bureau Transitec a indiqué que les autorités communales avaient souhaité, en adéquation avec la réalisation du PQ, fixer un certain nombre d'objectifs généraux visant notamment à

orienter le principe d'accessibilité future du quartier et des aménagements qui pourraient être mis en place. Il s'agissait notamment d' " assurer l'accessibilité multimodale adéquate du périmètre du PQ à travers les éléments suivants: la sécurité et la continuité des cheminements piétons en accès aux nouvelles constructions; une circulation fonctionnelle des véhicules privés sur les axes concernés par le projet; un lien confortable avec la halte MBC [transports de la région Morges - Bière - Cossonay] de Yens ". Le bureau Transitec précisait encore sous cet angle qu'il avait été décidé " de considérer le fait que le projet ne devrait pas entraîner une augmentation inutile des charges de trafic de transit dans le nouveau secteur résidentiel lié au PPA de «La Boironne » (tronçon supérieur, chemin de la Moraine). " Le choix de la municipalité - repris par la constructrice - de prévoir un unique accès par le Sud ressort d'une étude de cinq variantes de schéma de circulation menée par le bureau Transitec en tenant compte des objectifs généraux précités (ch. 3.5 p. 18 s. du rapport). Le bureau Transitec a d'abord considéré que deux variantes, au demeurant non recommandées, n'étaient pas conformes au PQ. Il s'agissait des variantes n os 1 et 2 monodirectionnelles, prévoyant toutes deux un sens unique de circulation sur la route de liaison interne (une unique entrée au Nord et une unique sortie au Sud, ou inversement). En ce qui concernait les trois autres variantes, bidirectionnelles, il a tenu pour non recommandée la variante n° 4 dite "bidirectionnelle Nord" (un unique accès au quartier par le chemin de Chanta-Merloz au Nord). La variante n° 5 dite "bidirectionnelle Sud", retenue par les autorités communales, visait principalement à empêcher le trafic issu du PQ En Muraz d'emprunter le chemin de Chanta-Merloz, dont le gabarit relativement restreint du tronçon Est (3,5 m de largeur) limitait les possibilités de croisement et sur lequel une augmentation des flux de trafic pourrait péjorer la sécurité et le confort des piétons. Cette variante n° 5 orientait ainsi l'ensemble du trafic du PQ sur le chemin de Sus-Vellaz, qui présentait un profil plus confortable (entre 4,5 et 5,5 m de largeur d'après la figure 12 du rapport). Toujours selon le bureau Transitec, la variante n° 3 (bidirectionnelle sans restriction) restait envisageable. A son égard, le bureau indiquait ce qui suit: " elle diminuerait légèrement (-20%) les charges de trafic générées par les nouvelles constructions qui «transitent » sur le chemin de Sus-Vellaz et le nouveau quartier de La Boironne, mais contraindrait quelque peu les conditions de circulation sur le tronçon est du chemin de Chanta-Merloz et limiterait la sécurité et le confort des piétons sur cette même partie d'axe ". e) Il est exact que la variante n° 5 choisie et ses modalités de concrétisation par la constructrice ne suivent pas entièrement les indications fléchées figurant sur le plan de quartier, du moment que la boucle de circulation passant par l'extrême Ouest du chemin de Sus-Vellaz sera supprimée et la rue-place transformée en un cul-de-sac avec circulation bidirectionnelle. Toutefois, la variante litigieuse reste compatible avec le plan de quartier, dès lors que la route de liaison interne bidirectionnelle, qui apparaît l'un des éléments forts du plan et du règlement, est maintenue. De plus, la fermeture de l'accès Nord au profit de l'accès Sud repose sur des motifs sérieux, explicités de manière convaincante par le rapport Transitec à son ch. 3.2: en particulier, comparativement au chemin Sus-Vellaz, le chemin de Chanta-Merloz apparaît étroit et ses caractéristiques géométriques péjorent la visibilité au point qu'il soit difficile d'assurer le trafic des véhicules et la sécurité des piétons, alors même que le chemin de Chanta-Merloz sera largement utilisé par les écoliers au vu du positionnement de l'école, au Nord du village. Par ailleurs, même à laisser ouvert le chemin de Chanta-Merloz, le trafic s'écoulera majoritairement, à raison de 70 à 80%, par le chemin de Sus-Vellaz au Sud pour accéder à la route de l'Etraz et à l'autoroute. La fermeture du chemin de Chanta-Merloz conduira ainsi à reporter sur le chemin de Sus-Vellaz 20 à 30%

du trafic du PQ. Si ce report apparaît proportionnellement important, il reste très modeste en valeur absolue, de moins de 100 véhicules par jour. Dans ces conditions, le tribunal ne voit pas de raison de s'écarter du choix de la variante n° 5. Par ailleurs, s'il est vrai que cette variante transforme le PQ en une impasse pour le trafic motorisé individuel, le tribunal retient pour les mêmes motifs que la municipalité n'a pas abusé de sa marge d'appréciation en considérant qu'une telle solution restait conforme à l'art. 63 RPGA, disposition dont la signification n'apparaît au demeurant pas limpide. Enfin, la renonciation à ouvrir au trafic du quartier le tronçon extrême Est du chemin de Chanta-Merloz et à aménager la liaison transversale secondaire, a pour avantage de concentrer les voies de circulation routière et de privilégier la liaison piétonne avec le chemin de Chanta-Merloz. Tout bien pesé, la municipalité n'a pas outrepassé sa latitude d'appréciation en tenant le système de circulation du projet pour conforme au plan de quartier, au RPQ ainsi qu'au RPGA.

## **E. 6**

Les recourants soutiennent que les accès routiers menant au périmètre du plan de quartier sont insuffisants et ne permettent pas d'assurer la sécurité des usagers. 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) En l'espèce, les accès routiers au PQ En Muraz, à savoir le chemin de Chanta-Merloz au Nord et le chemin de Sus-Vellaz au Sud, ont fait l'objet d'une série d'expertises, de déterminations et de plans des bureaux spécialisés, notamment un rapport de conformité de 1992 selon l'art. 47 OAT (alors l'art. 26 OAT) en vue de l'adoption du plan de quartier En Muraz, une note d'analyse de septembre 1999 du bureau Transitec mandaté par la municipalité (note dite " Quartier En Muraz, réalisation de 16 logements, effets sur le trafic "), le plan directeur communal de 2004, un rapport de conformité du 17 août 2007 du bureau Ortis selon l'art. 47 OAT en vue de la modification du PGA, le rapport technique de mai 2014 du bureau Transitec, un rapport technique du 20 avril 2015 du bureau d'études Rossier SA, une expertise du 17 juillet 2015 du bureau Boss, mandaté par les recourants, des déterminations du 19 janvier 2016 du bureau Transitec, un rapport complémentaire du bureau Boss du 25 août 2016, de nouvelles déterminations du 9 janvier 2017 du bureau Transitec ainsi qu'un ultime rapport du bureau Boss du 17 février 2017. c) Il convient de déterminer préalablement, au regard des normes VSS, les types de routes auxquels correspondent les chemins de Chanta-Merloz et de Sus-Vellaz (cf. consid. 7 infra ) et, selon le résultat de cet examen, d'apprécier leur capacité à absorber le trafic supplémentaire généré par le projet ici litigieux (cf. consid. 8 infra ).

## **E. 7**

a) La norme VSS 640 040b, intitulée " Projet, bases, types de route ", 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 des routes à l'intérieur des espaces bâtis qui n'ont dans le réseau routier qu'une importance de quartier. Elles sont traitées plus particulièrement par la norme VSS 640 045, qui les divise 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). Aux termes de la norme, 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. b) En l'espèce, des comptages manuels ont été réalisés par le bureau Transitec le mardi 11 mars 2014, à trois

carrefours d'accès dits " structurants " au PQ (route de Ballens/chemin de Chanta-Merloz, chemin de Sus-Vellaz/route de la Boironne et route de la Boironne/route de la Gare), aux heures de pointe. Il a été constaté sur le chemin de Sus-Vellaz un trafic de 30 véhicules par heure le matin (de 7h à 8h, soit 25 unités vers le village et 5 vers le quartier) et de 25 véhicules le soir (de 17h à 18h, soit 10 unités vers le village et 15 vers le quartier). Sur le chemin de Chanta-Merloz, le bureau Transitec a compté 15 véhicules par heure le matin (soit 10 unités vers le village et 5 vers le quartier) et 15 véhicules le soir (soit 5 unités vers le village et 10 vers le quartier). Le trafic aux heures de pointe correspondant, selon une proportion communément admise, à environ 10% du trafic journalier moyen, celui-ci atteignait 250 véhicules par jour sur le chemin de Sus-Vellaz et 150 véhicules par jour sur le chemin de Chanta-Merloz, à savoir un véhicule toutes les 3 à 4 minutes en moyenne. Il a qualifié ce trafic de faible. S'agissant du trafic supplémentaire généré par le projet (exclusivement sur le chemin de Sus-Vellaz conformément à la variante birectionnelle Sud adoptée), le bureau Transitec a opéré un calcul itératif considérant la génération de trafic actuelle des ménages du secteur mesurée au cours des comptages de mars 2014 (soit 6,5 déplacements de véhicules privés par jour et par logement), les valeurs communément admises concernant la génération de trafic en fonction des SBPU (5-7 déplacements pour 100 m<sup>2</sup>), ainsi que le taux de rotation des places de stationnement des habitants (1-2 par place). Sur ces bases, et compte tenu des 42 logements représentant 150 à 200 habitants, 5'700 m<sup>2</sup> de SBPU, dont 3'800 m<sup>2</sup> strictement habitables, et 130 places de parc (à l'époque de l'étude, le projet mis à l'enquête réduisant ce nombre à 108), le bureau Transitec a retenu un trafic supplémentaire de 300 véhicules par jour. Le trafic aux heures de pointe correspondait ainsi à 30 véhicules par heure, représentant au maximum un passage supplémentaire de véhicule aux heures de pointe toutes les deux minutes en moyenne (ch. 3.1 à 3.3, ch. 3.6, figures 8 et 9). Ainsi, toujours selon le rapport Transitec, le chemin de Sus-Vellaz verrait à l'horizon 2020 le nombre de véhicules y circulant plus que doubler suite à la réalisation du projet, dès lors que le trafic journalier moyen passerait, à son extrémité Ouest précédant la jonction avec la route de la Boironne, de 250 à 550 véhicules par jour et le trafic aux heures de pointe de 30 à 60 véhicules par heure le matin (50 unités vers le village, 10 vers le quartier), respectivement de 30 à 60 le soir (15 unités vers le village, 45 vers le quartier). Cependant, en termes absolus, la charge journalière de trafic resterait faible (550 véhicules par jour). Enfin, le bureau Transitec a également examiné la situation à l'horizon 2030, une fois concrétisé l'ensemble du potentiel offert non seulement par le PPA la Boironne et le PQ En Muraz, mais encore par la zone villas du coteau. A cet égard, il a estimé la charge totale de trafic sur le chemin de Sus-Vellaz au maximum à 600 véhicules par jour, toujours à l'entrée du carrefour avec la route de la Boironne, soit 65 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin (55 unités vers le village, 10 vers le quartier), respectivement 55 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir (15 unités vers le village, 40 vers le quartier). Pour sa part, le bureau Boss mandaté par les recourants considère que les comptages effectués le 11 mars 2014 seraient plutôt minimalistes dans le sens où ils n'ont été opérés qu'aux heures de pointe. En outre, le bureau Boss les tient pour lacunaires dans la mesure où ils ne donnent aucune indication sur la composition du trafic recensé et ne marquent pas de différence entre le trafic journalier moyen et celui des jours ouvrables. De l'avis du bureau Boss, il aurait été utile de procéder à la réalisation de comptages en continu sur une période de plusieurs jours et d'obtenir les données nécessaires sur les variations horaires des charges de trafic motorisé et non motorisé, ainsi que sur la composition et la vitesse du trafic. c) Même si les chiffres retenus par le bureau Transitec

sont des estimations pouvant prêter à discussion, il n'est pas contesté qu'une fois le PQ en Muraz réalisé, le chemin de Sus-Vellaz desservira moins de 150 unités de logements pour une charge de trafic de moins de 100 véhicules par heure, y compris aux heures de pointe. Il convient ainsi de le considérer comme une " route d'accès " au sens de la norme VSS 640 045 (consid. 7a supra ). La récolte de données supplémentaires préconisée par le bureau Boss ne conduira pas à revenir sur l'attribution du chemin de Sus-Vellaz à la catégorie " route d'accès ". Par ailleurs, la présente procédure ne porte pas sur un plan routier déterminant des modalités d'aménagement du chemin de Sus-Vellaz - ou de Chanta-Merloz - ni sur l'instauration d'une zone 30, mais uniquement sur la question de savoir si ces accès sont aptes, en l'état, à absorber le trafic généré par les futurs bâtiments du PQ En Muraz. En d'autres termes, si les comptages voulus par le bureau Boss permettraient éventuellement d'affiner l'analyse dans le cadre du processus d'adoption d'un plan routier à venir, ils s'avèrent superflus dans la présente cause.

## **E. 8**

La norme VSS 640 045 précitée définit les types de routes de desserte et apporte des précisions quant à leur application. a) aa) Ladite norme considère que les routes de desserte sont d'intérêt local. Cela signifie selon la norme que leur aménagement doit dans une large mesure tenir compte des intérêts urbanistiques (ch. 4). Toujours d'après la norme, les exigences de sécurité pour ces routes découlent du faible volume de circulation et à des vitesses basses; les exigences en matière de technique de circulation posées pour leur aménagement revêtent une importance secondaire; les routes de desserte sont ouvertes à tous les usagers et servent aussi d'espace convivial, de loisir et de jeux; pour le cheminement des piétons, on prévoira si possible des trottoirs continus; les traversées de la chaussée par les piétons ne nécessitent dans la règle pas de mesures particulières (ch. 5). bb) Les caractéristiques d'aménagement des routes de desserte figurent au tableau 1 de la norme VSS 640 045. Elles doivent être appréciées en tenant compte des intérêts urbanistiques, conformément au paragraphe ci-dessus (consid. 8a/aa). Selon ce tableau, les routes d'accès peuvent compter une ou deux voies de circulation, les trottoirs peuvent être aménagés d'un côté, " éventuellement en tant que voie latérale ou voie mixte ", les voitures de tourisme doivent pouvoir se croiser en cas de vitesse très réduite et les possibilités de circuler sont " dans la règle pas sur toute la longueur ". En comparaison, toujours selon le tableau 1, les routes de desserte de quartier doivent compter deux voies de circulation, les trottoirs doivent être aménagés au moins d'un côté, une voiture de tourisme doit pouvoir croiser un camion en cas de vitesse très réduite et les possibilités de circuler sont " dans la règle sur toute la longueur ". b) En l'espèce, il est établi que si le chemin de Sus-Vellaz comporte un trottoir chanfreiné (i.e. franchissable sur toute sa longueur) dans sa section Ouest, sur une longueur de 200 m, il ne dispose plus de trottoir ni de bande longitudinale dans sa section Est, sur une longueur de 400 m. Il convient toutefois de rappeler que la norme VSS 640 045 n'impose pas nécessairement de trottoir pour les routes d'accès. De plus, le PQ En Muraz entraînera certes une augmentation de trafic proportionnellement importante, mais celui-ci restera faible en valeur absolue (de l'ordre de 600 véhicules par jour à l'horizon 2030). Par ailleurs, aux heures de pointe connaissant un trafic de l'ordre de 60 unités par heure, les véhicules se dirigent en grande majorité dans le même sens, si bien que les croisements exigeant l'utilisation de toute la largeur de la voie seront relativement peu fréquents, sans compter qu'ils seront distribués sur toute la longueur du chemin, soit 600 m. Enfin, le chemin de Sus-Vellaz est rectiligne et offre de bonnes conditions de visibilité. En ce qui concerne les possibilités de croisement entre deux voitures de tourisme, il découle de la

norme VSS 640 201, intitulée "Profil géométrique type; Dimensions de base et gabarit des usagers de la route ", conjuguée au rapport du bureau Boss que la voirie doit atteindre une largeur minimale allant de 4 m à 4,40 m pour des vitesses inférieures à 20 km/h, et de 4,20 m à 4,60 m pour des vitesses de 20 à 29 km/h. En d'autres termes, avec une largeur de l'ordre de 4,50 m, allant par endroit jusqu'à 5,50 m, le chemin de Chanta-Merloz permet le croisement de véhicules de tourisme à vitesse très réduite, conformément aux indications de la norme VSS, ainsi que le dépassement ou le croisement de piétons par un véhicule sans que ceux-ci ne soient mis en danger. On relèvera de surcroît que les mêmes considérations peuvent être émises en ce qui concerne le chemin de Chanta-Merloz, tout en rappelant que celui-ci, étroit sur son tronçon Est (largeur de l'ordre de 3,5 m), ne connaîtra pas d'augmentation de trafic issu du futur PQ, hormis les mouvements des véhicules d'urgence et d'éventuels véhicules supplémentaires de voirie. Enfin, on rappelle que selon la jurisprudence, un terrain est considéré comme équipé lorsqu'il présente des conditions de sécurité 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. Au vu de ce qui précède, force est d'admettre que les accès menant au PQ en Muraz permettent, aujourd'hui déjà, d'accueillir le trafic issu de ce lotissement avec une sécurité suffisante, quand bien même les usagers devront faire preuve d'une prudence accrue. Ainsi que cela a déjà été retenu dans l'arrêt AC.2014.0354 confirmé par le Tribunal fédéral, le PQ En Muraz bénéficie des accès et des autres équipements nécessaires, fussent-ils être améliorés . Pour le surplus, il est établi que la municipalité entend améliorer la sécurité et le confort des usagers sur le chemin de Sus-Vellaz par des mesures d'aménagement telles que la prolongation du trottoir chanfreiné (la largeur de la voirie existante ne permettant pas l'aménagement d'un trottoir franc) et l'instauration d'une zone 30 (le secteur étant soumis à ce jour à la limite générale de 50 km/h), mesures qui suivront les procédures requises notamment par l'art. 13 de la loi sur les routes d u 10 décembre 1991 (LRou; RSV 725.01) et l'ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.212.3). Cela étant, encore une fois, il ne s'agit pas ici de statuer sur le choix des mesures d'aménagement du chemin de Sus-Vellaz, qui relèvent de procédures encore à venir.

## **E. 9**

Les recourants BS.\_\_\_\_\_ et BT.\_\_\_\_\_ estiment excessives les nuisances sonores qui découleront du trafic issu du futur PQ. Ils relèvent que leur maison d'habitation se situe en droite ligne, en aval, de l'intersection de la future route de liaison interne avec le chemin de Sus-Vellaz. Leur situation serait ainsi très fortement péjorée par la mise en place d'une circulation bidirectionnelle débouchant sur le chemin de Sus-Vellaz ou en provenant, à la place de la solution prévue par le plan de quartier, à savoir des accès et débouchés répartis entre deux chemins dont les nuisances sonores seraient inférieures de 3db(A) à dire de la DGE. Outre les nuisances sonores ordinaires liées à un trafic supplémentaire important, ils auraient à supporter les accélérations et freinages associés à une intersection, ainsi que, dès la fin de la journée, les phares de véhicules dirigés droit sur les fenêtres Nord de leur maison. On rappelle que selon les déterminations non contestées de la DGE, les nuisances sonores découlant du trafic issu du PQ En Muraz respectent les valeurs de planification de 55 dB(A) le jour et 45 dB(A) la nuit pour les habitants de la parcelle des recourants, avec une marge d'environ 5 db(A). Il n'est dès lors pas décisif qu'un équilibrage du trafic entre les deux chemins d'accès puisse réduire encore de 3 db(A) les nuisances imposées à la parcelle des recourants. L'intérêt privé des recourants à bénéficier de la solution de répartition entre

les deux voies ne l'emporte par ailleurs pas sur l'intérêt public, en termes de sécurité, à opter pour la variante bidirectionnelle Sud.

#### **E. 10**

Les recourants BS.\_\_\_\_\_ et BT.\_\_\_\_\_ soutiennent que la municipalité contrevient à l'art. 31 RPQ en délivrant simultanément le permis de construire la route de liaison interne et le permis de construire les logements. a) L'art. 31 RPQ dispose: Aucun permis de construire ne pourra être délivré avant la réalisation des accès routiers (y compris l'élargissement des routes existantes à l'intérieur du périmètre de plan de quartier), des trottoirs et la pose de canalisations d'eaux usées, d'eaux claires et d'eau sous pression, y compris la défense incendie. Les accès routiers et les cheminements doivent être dimensionnés de façon à permettre l'accès aux véhicules du feu. Dans l'arrêt qu'il a rendu le 28 juin 2000 (AC.1999.0080), l'ancien Tribunal administratif a retenu que l'art. 31 RPQ prescrivait que la liaison interne - de même que les portions des chemins communaux Chanta-Merloz et Sus-Vellaz inclus dans le périmètre du PQ - soit réalisée déjà lors de l'octroi du permis de construire les logements, non pas seulement au stade de l'exécution de ce permis. Le tribunal a retenu à ce propos ce qui suit: "(...) bb) Selon le texte clair de l'art. 31 al. 1 RS [RPQ], ce n'est pas au stade de l'exécution du permis de construire mais bien lors de son octroi déjà que les équipements doivent être réalisés. Seule une autre formulation aurait pu donner quelque consistance à la thèse défendue par le constructeur; plus précisément, il aurait fallu que l'art. 31 al. 1 RS ait une teneur analogue par exemple à celle de l'art. 104 al. 3 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), lequel prévoit que l'équipement d'un bien-fonds doit être réalisé non pas nécessairement au stade de l'octroi du permis de construire mais au plus tard lors de l'achèvement de la construction. Cette interprétation littérale est du reste corroborée par une autre disposition du RS, propre au sous-périmètre I. Il s'agit de l'art. 14 RS, ainsi libellé: " La circulation automobile principale est réglée par une nouvelle route qui assure la liaison entre les chemins communaux Chanta-Merloz - Sus-Vellaz. Cette liaison doit permettre l'écoulement des véhicules du quartier. La construction de cette route précédera toute réalisation des sous-périmètres I et II. " Or, cet accès se trouve encore à l'état de projet: en d'autres termes, accorder un permis de construire à l'intérieur du périmètre du PQ serait indiscutablement prématuré. Ainsi, en tant qu'elles ouvrent la voie à l'octroi immédiat d'une autorisation de bâtir, les décisions du 28 avril 1999 doivent être annulées pour ce motif comme le demandent les recourants. " b) Aux yeux des recourants, c'est ainsi en violation du RPQ et de la jurisprudence déjà rendue que l'autorité municipale affirme, comme elle l'avait déjà fait il y a une quinzaine d'années, qu'il suffit que la route de liaison interne soit réalisée en même temps que les logements et que, dès lors, rien ne s'opposerait à la délivrance de permis simultanés. c) Il n'est pas contesté que les décisions litigieuses autorisent simultanément l'aménagement de la route de liaison interne au quartier, l'adaptation des segments des routes communales inclus dans le périmètre du PQ, les canalisations et la construction des logements. En d'autres termes, ces décisions ne respectent pas l'interprétation des art. 14 al. 2 et 31 RPQ telle que retenue par l'ancien Tribunal administratif, qui considérait que la réalisation des équipements précités devait être achevée avant que le permis de construire les logements ne soit accordé. Il convient toutefois de revenir sur cette interprétation qui, si on la suit, oblige concrètement le constructeur à réaliser, au milieu d'un terrain encore vierge de constructions, une route, un trottoir et des canalisations destinés à de futurs bâtiments d'habitation pour lesquels il n'a encore aucune assurance d'obtenir le permis de construire. Une fois les équipements

réalisés, le constructeur sera exposé au risque de devoir reporter la suite des travaux dans l'attente du permis de construire, puis de son entrée en force en cas de recours, voire de devoir démolir les équipements si le permis devait ne jamais être accordé. L'analyse de l'ancien Tribunal administratif empêche en outre le constructeur de bénéficier des avantages découlant de l'aménagement simultané des deux types de constructions, notamment en termes d'organisation de chantier et de préservation de l'ouvrage routier, susceptible d'être altéré par les chantiers des bâtiments. Dans ces conditions, si l'on saisit bien l'objectif légitimement poursuivi par le planificateur communal, à savoir éviter que les bâtiments d'habitation soient achevés sans bénéficier des équipements nécessaires, un tel but, illustré par l'art. 17 al. 2 RPQ, peut être pleinement atteint par une mesure moins dommageable, consistant par exemple, comme en l'espèce, à délivrer de manière coordonnée les permis de construire les bâtiments et les équipements. En résumé sur ce point, le tribunal est d'avis que la municipalité n'a pas violé le RPQ en autorisant simultanément et de manière coordonnée la construction des bâtiments d'habitation et celle des équipements énumérés à l'art. 31 RPQ.

#### **E. 11**

Les requérants BS. \_\_\_\_\_ et BT. \_\_\_\_\_ relèvent que les permis de construire litigieux ont pour objet l'ensemble des habitations autorisées par le PQ, de sorte qu'ils ne respecteraient pas le principe de la réalisation par étapes imposée par les art. 1<sup>er</sup>, avant-dernier alinéa, 7, 17 et 19 al. 3 RPQ. a) Les dispositions précitées ont la teneur suivante: art. 1 Objectifs du plan de quartier Le plan de quartier a pour but de définir les modalités d'extension de la commune de Yens au lieu dit "En Muraz", selon les principes établis dans le plan directeur communal. Le plan de quartier permet une utilisation mesurée du sol en regroupant les droits à bâtir de certaines parcelles afin de permettre la création des infrastructures nécessaires au bon développement du quartier, ainsi qu'en prévoyant des espaces libres publics. Le périmètre du plan de quartier est subdivisé en trois sous-périmètres: - sous-périmètre 1 (s.-p. 1): parcelles 1384, 1411 et partiellement 1616. Terrain situé en aval du chemin de Chanta Merloz - sous-périmètre 2 (s.-p. 2): parcelles 654; 657; 658; 659; 660; 661; 1385; 1494 et partiellement 1616 - sous-périmètre 3 (s.-p. 3): parcelles 652, 1867. Terrain situé à la limite est du périmètre général Cette subdivision vise à assurer un développement par étapes, tenant compte du parcellaire existant. Chacun de ces sous-périmètres fera l'objet d'un chapitre particulier du présent règlement. Chapitre II SOUS-PERIMETRE I art. 7 Etapes de réalisation Les bâtiments prévus dans le périmètre A forment une étape de réalisation. Les bâtiments prévus dans le périmètre B ou C peuvent être réalisés en deux étapes. art. 17 Etape de réalisation du parking souterrain et voies d'accès Dans le cas d'une réalisation par étapes, limitée au périmètre A, la Municipalité peut dispenser le constructeur de réaliser les places de stationnement souterraines. Dès le début de la construction des périmètres B et C, la réalisation complète des chemins et parkings devient obligatoire. art. 19 Aménagements extérieurs Tous les espaces privés non construits constituent les prolongements extérieurs des logements. Ils sont inconstructibles. Les murs, escaliers, rampes, pergolas, ainsi que les cabanes de jardin ne dépassant pas une surface au sol de plus de 6 m<sup>2</sup>, une hauteur au faite maximum de 3,5 m et une toiture à deux pans sont cependant autorisés. L'ensemble des aménagements extérieurs doit figurer sur le dossier de mise à l'enquête publique de la 1<sup>ère</sup> étape et être réalisé en fonction des étapes de constructions. La préférence sera donnée à une végétation indigène et en station. Par exemple : prairie naturelle, buissons, arbres fruitiers haute tige. b) Les requérants BS. \_\_\_\_\_ et BT. \_\_\_\_\_ exposent que l'art. 1<sup>er</sup> RPQ s'opposerait

manifestement à une réalisation d'un seul jet, puisqu'il précise que la subdivision en sous-périmètres " vise à assurer un développement par étapes, tenant compte du parcellaire existant ". En outre, en indiquant que les bâtiments prévus dans le périmètre A " forment une étape de réalisation ", l'art. 7 RPQ relatif au sous-périmètre I laisserait entendre que ceux qui le sont dans les périmètres B et C doivent être réalisés après. Toujours selon les recourants BS.\_\_\_\_\_ et BT.\_\_\_\_\_, une mise en œuvre simultanée de toutes les étapes dénaturerait ainsi les découpages et objectifs du plan de quartier. En conclusion, les recourants soutiennent que les permis de construire ne pourraient porter que sur une partie des constructions prévues dans le périmètre I, de sorte qu'en procédant différemment, la municipalité aurait violé les art. 1<sup>er</sup>, avant-dernier alinéa, 7, 17 et 19 al. 3 RPQ. c) Il est vrai que le RPQ mentionne aux art. 1<sup>er</sup>, 7, 17 et 19 RPQ une réalisation des logements par étapes. En particulier, l'art. 1<sup>er</sup> prévoit que la subdivision du périmètre du PQ en sous-périmètres I à III vise à assurer un développement par étapes, tenant compte du parcellaire existant. De même, l'art. 7 dispose que les bâtiments prévus dans le périmètre A forment une étape de réalisation et que les bâtiments prévus dans le périmètre B ou C peuvent être réalisés en deux étapes (les " périmètres " A à C sont des secteurs du sous-périmètre I). Le sens de ces dispositions n'est pas limpide. Elles peuvent toutefois être comprises comme une volonté de prédéfinir le contenu des étapes à respecter dans le cas où le constructeur entendrait réaliser le projet par phases distinctes. Ces dispositions semblent avoir pour but premier d'assurer la cohérence de chaque étape de construction et d'éviter tant un mitage du périmètre du PQ que l'édification de bâtiments dénués de l'équipement, des places de stationnement ou des aménagements extérieurs nécessaires. Cet objectif peut cependant également être atteint par la réalisation simultanée de la totalité des sous-périmètres I et II telle que prévue par la constructrice. On cherche du reste en vain dans l'ensemble du RPQ un texte clair imposant une obligation de procéder par étapes, respectivement une interdiction de procéder d'un seul jet. Il convient ainsi de retenir que la solution adoptée par la constructrice n'est pas contraire au RPQ.

## **E. 12**

Les recourants estiment que les plans des aménagements extérieurs sont incomplets. A leurs yeux, le dossier, qui ne mentionnerait du reste pas le ruisseau inclus dans le périmètre, ne permet pas de se faire une idée suffisamment précise d'éléments importants, comme les mouvements de terre, l'arborisation et le traitement de la "rue-place". De surcroît, et pour autant que l'on puisse les discerner, les aménagements extérieurs ne respecteraient pas les principes à dégager du PQ et de son règlement. a) Avant de délivrer le permis, la municipalité s'assure que le projet est conforme aux dispositions légales et réglementaires et au plan d'affectation légalisé ou en voie d'élaboration. Cet examen intervient sur la base du dossier d'enquête. La forme de la demande de permis de construire, ainsi que la constitution du dossier d'enquête sont régies, en vertu de la délégation figurant à l'art. 108 al. 2 LATC, par les art. 68 à 73 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1). Le principe général est que la demande de permis doit être accompagnée de toutes les indications nécessaires pour rendre compte de l'importance et de la nature des travaux projetés (art. 69 al. 2 RLATC; cf arrêt AC.2015.0247 du 12 février 2016 consid. 2a et les arrêts cités). Est notamment exigé un plan des aménagements extérieurs avec le tracé précis du raccordement au réseau routier (art. 69 al. 1 ch. 8 RLATC). A Yens, l'art. 74 RPGA prévoit de surcroît que des plans d'aménagements extérieurs à l'échelle du 1:200 au moins doivent être présentés, montrant notamment les clôtures, haies, terrasses, voies d'accès, places de parc et plantations importantes. Le dossier mis à l'enquête comprend un

plan de situation au 1:500 ainsi que deux plans dits "masse", aux échelles respectives de 1:200 (Sud et Nord) et 1:500. Les arbres à abattre et le ruisseau figurent sur le plan de situation. En outre, les plans masses indiquent sans équivoque les mouvements de terre, sous l'intitulé déblais et remblais, le traitement de la rue-place (en pavés ainsi qu'en atteste sa teinte hachurée gris-blanc), de même que l'arborisation existante et à planter. Dans ces conditions, le grief formel doit être écarté. b) Sur le fond, les recourants font valoir des griefs tenant à la rue-place ainsi qu'à l'arborisation (plantation et abattage). aa) Les recourants affirment que l'espace rue-place, qui compterait 16 cases de stationnement selon le PQ, passerait à 32 cases, qui plus est sans arborisation alors que le principe des plantations d'arbres serait obligatoire (art. 3 let. a RPQ). De surcroît, le traitement en pavés ne serait pas garanti dans sa plus grande partie, en violation du plan et du règlement. Enfin, la constructrice n'aurait pas démontré la licéité des abattages prévus. bb) Les art. 3 al. 1 let. a et 16 RPQ relatifs au sous-périmètre I sont ainsi libellés: art. 3 Principes généraux d'aménagement (...) a) Aménagement de la "rue-place" - Traitement végétal obligatoire: Le principe des plantations d'arbres est obligatoire. Les essences ainsi que la localisation définitive des plantes seront fixées d'entente avec la municipalité. La préférence sera donnée à une végétation indigène et en station. - Traitement minéral: La plus grande partie de la "rue-place" sera traitée en pavés. (...) art. 16 Places de stationnement Le nombre de places de stationnement est fixé comme suit: - 2 places par logement, plus 20 places visiteurs. Le 40% au maximum des places requises sera autorisé en surface. Le PQ figure la rue-place, prévue dans le sous-périmètre I, enserrée entre les deux alignements de bâtiments implantés en amont. Y sont dessinées, non pas 16, mais 18 cases de stationnement (7 en biais, 5 longitudinales et 6 perpendiculaires), ainsi que 14 arbres, dont l'un à la jonction avec la route de liaison interne. Ces 14 arbres représentent la totalité des plants prévus dans le sous-périmètre I. Toujours selon le PQ, les sous-périmètres I et II comptent 41 nouveaux plants. Cela étant, comme déjà exposé ci-dessus, il ressort des plans masse n os 0 et 1 mis à l'enquête que la rue-place sera traitée dans sa plus grande partie, si ce n'est en totalité, en pavés. Par ailleurs, les plans masse n os 0, 1 et 3 prévoient la plantation de 39 nouveaux arbres, dont 14 le long de la rue-place, ce qui s'avère manifestement suffisant au regard du PQ. Enfin, s'il est exact que la constructrice a largement augmenté le nombre de cases de stationnement dans la rue-place, à savoir à 28 places (le nombre de 32 avancé par les recourants incluant 4 places prévues non pas dans la rue-place, mais à l'Ouest, dans la section A du sous-périmètre I) au lieu des 18 figurant sur le PQ, cette quotité demeure raisonnable: le nombre de 28, respectivement 32, places extérieures du sous-périmètre I respecte le maximum réglementaire de 40% (84 places étant prévues au total dans ledit sous-périmètre) et n'empêche pas la plantation des 14 arbres requis. cc) S'agissant de l'abattage d'arbres, l'art. 5 de la loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS; RSV 450.11) soumet à protection les arbres, cordons boisés, boqueteaux et haies vives qui sont compris dans un plan de classement cantonal ou qui font l'objet d'une décision de classement au sens de l'art. 20 de la présente loi (let. a) ou que désignent les communes par voie de classement ou de règlement communal, et qui doivent être maintenus soit en raison de leur valeur esthétique, soit en raison des fonctions biologiques qu'ils assurent (let. b). A Yens, l'art. 69 RPGA confirme à son al. 1 que les surfaces boisées non soumises au régime forestier (allées d'arbres, haies vives, bosquets, arbres et arbustes isolés) et autres biotopes tels que marais, prairies humides, pelouses sèches, sont protégés par les législations fédérales et cantonales, ainsi que par le règlement communal sur la protection des arbres. L'al. 2 de ladite

disposition prévoit qu'aucune atteinte ne pourra leur être portée sans autorisation préalable de la municipalité qui, au besoin, consultera l'instance cantonale compétente, le rapport " Actualisation de l'inventaire des biotopes (Ecoscan 2005) " servant de document de référence. Les arbres "protégés" ne peuvent être abattus qu'à certaines conditions. L'art. 6 LPNMS dispose à cet égard que l'autorisation d'abattre des arbres ou arbustes protégés devra être notamment accordée pour les arbres dont l'état sanitaire n'est pas satisfaisant et pour les arbres, les haies et boqueteaux lorsqu'ils empêchent une exploitation agricole rationnelle ou lorsque des impératifs techniques ou économiques l'imposent (création de routes, chemins, canalisation de ruisseau, etc.) (al. 1). L'autorité communale peut exiger des plantations de compensation ou, si les circonstances ne le permettent pas, percevoir une contribution aux frais d'arborisation. Un règlement communal en fixe les modalités et le montant (al. 2). Le règlement d'application fixe au surplus les conditions dans lesquelles les communes pourront donner l'autorisation d'abattage (al. 3). La liste exemplative de l'art. 6 LPNMS est complétée, en exécution de son al. 3, par l'art. 15 du règlement d'application du 10 décembre 1969 de la LPNMS (RLPNMS; RS 450.11.1) qui précise notamment que les communes peuvent donner l'autorisation d'abattage lorsque des impératifs l'imposent tels que l'état sanitaire d'un arbre, la sécurité du trafic, la stabilité des rives bordant un cours d'eau, la création d'une route ou la canalisation d'un ruisseau (al. 1 ch. 4). Selon la jurisprudence, rien n'empêche d'interpréter l'art. 15 al. 1 ch. 4 RLPNMS en ce sens que le propriétaire d'un bien-fonds qui souhaite construire peut se trouver en présence de circonstances impératives qui l'obligent à cet effet à couper un arbre déterminé ou un cordon boisé. Pour statuer sur une demande d'autorisation d'abattage, l'autorité communale doit procéder à une pesée complète des intérêts en présence et déterminer si l'intérêt public à la protection de l'arbre classé l'emporte sur les intérêts publics ou privés qui lui sont opposés. Dans le cadre de cette pesée d'intérêts, il convient notamment de tenir compte de l'importance de la fonction esthétique ou biologique des plantations en cause, de leur âge, de leur situation dans l'agglomération et de leur état sanitaire (cf. AC.2000.0138 du 27 mars 2001). Parmi les différents intérêts en jeu, figure également l'intérêt, concrétisé par la planification locale, à la densification des constructions (cf. AC.2008.0333 du 15 octobre 2009 consid. 4a; ATF 1C\_24/2009 du 29 avril 2009 consid. 5.3). L'intérêt à la conservation d'un arbre protégé doit en outre être comparé à l'intérêt visant à permettre une utilisation rationnelle des terrains à bâtir conforme aux plans des zones et aux objectifs de développement définis par les plans directeurs; autrement dit, même si cela ne résulte pas explicitement du texte de la loi, il y a lieu d'interpréter de manière objective les intérêts du constructeur, au regard des droits conférés au propriétaire du bien-fonds par les plans et règlements d'aménagement en vigueur ( cf. notamment AC.2015.0150 du 29 mars 2016 consid. 3; AC.2013.0431 du 27 janvier 2015 consid. 2 ). dd) En l'occurrence, il ressort du plan de situation que 15 arbres seront abattus, tous dans le sous-périmètre I. Il n'est pas démontré que ces sujets ne seraient pas protégés, la commune et la constructrice n'ayant pas fourni les informations nécessaires à un tel examen, telles que le diamètre des arbres concernés. Cela étant, si cette lacune est certes à regretter, elle ne conduit pas à admettre le grief. A supposer même que les plants condamnés soient protégés, la pesée des intérêts conduit de toute façon à autoriser leur abattage. Il n'est en effet pas contesté, d'une part, que leur maintien empêcherait la réalisation des constructions prévues par le PQ en vigueur conformément aux périmètres d'implantation définis et, d'autre part, que la plantation d'une quarantaine de nouveaux sujets constitue une compensation largement suffisante.

Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts tiennent les décisions attaquées pour lacunaires sur la question de la protection des forêts. a) Les recourants exposent que plusieurs opposants ont " en particulier relevé que les villas A du sous-périmètre 1 sont implantées trop proche des arbres de la zone de verdure, compte tenu du cordon boisé qui doit passer en une zone de forêt ". Les recourants ajoutent qu' " en effet, depuis l'adoption du plan, au début des années nonante, la surface de ce cordon boisé s'est considérablement agrandie, jusqu'à dépasser la limite de 800 m<sup>2</sup> figurant à l'art. 4 LVLFo (de 425 m<sup>2</sup> selon le plan à 1319 m<sup>2</sup> selon la liste de protection des haies, n o 29). La soumission du cordon au régime forestier devait être examinée par l'autorité intimée, les critères qualitatifs étant par ailleurs remplis (art. 2 LFo, 1 OFo et 4 LVLFo). " b) Selon l'art. 10 al. 2 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts (LFo; RS 921.0), les plans d'affectation adoptés après l'entrée en vigueur de cette loi - le 1<sup>er</sup> janvier 1993 - doivent contenir une constatation de la nature forestière dans les périmètres des zones à bâtir qui confinent et confineront à la forêt. La LFo introduit donc une obligation de coordination en matière d'établissement de plan d'affectation. Cette réglementation a pour conséquence d'exclure la qualification de forêt à toute zone qui n'aurait pas été définie comme telle en zone à bâtir par le plan d'affectation (Waldmann/Hänni, op. cit., n. 54 ad art. 18; voir aussi ATF 1P.482/1999 du 9 juin 2000 consid. 2; Anne-Christine Favre, Chronique du droit de l'environnement, Deuxième partie, La protection de la forêt, des biotopes et du paysage, in RDAF 2008 I p. 307 ss, spéc. ch. 2.3 p. 322 s.). c) En l'occurrence, le plan général d'affectation de la commune de Yens adopté en 2010 désigne les aires forestières. L'art. 45 RPGA confirme que le plan d'affectation constitue le document formel de constatation de la nature forestière et de limite des forêts au terme de la législation forestière fédérale, dans les zones à bâtir et dans la bande des 10 m confinant celles-ci. Or, le secteur concerné par le PQ ne comporte selon le PGA qu'une seule aire forestière, à l'Est du périmètre, aire dont la lisière a été expressément relevée le 3 octobre 2012, à savoir de nombreuses années après l'adoption du PQ en 1994. En d'autres termes, le PGA a constaté, après l'entrée en vigueur de la LFo en 1993, la nature non forestière des autres boisés sis dans le périmètre du PQ ou à ses confins en zone à bâtir, notamment l'alignement évoqué par les recourants, longeant une partie de sa limite Ouest. Cette constatation est définitive, a acquis force de chose jugée et exclut, conformément à l'art. 13 LFo, que ces boisés puissent maintenant être qualifiés de forêts. Hormis le peuplement croissant à l'Est, les boisés sis dans le périmètre du PQ ou y confinant peuvent tout au plus être considérés comme des haies ou des groupes d'arbres isolés (cf. art. 3 al. 3 LFo; art. 4 al. 1 de la loi vaudoise forestière du 8 mai 2012 [LVLFo; RSV 921.01], a contrario).

#### **E. 14**

Les recourants considèrent que la constructrice n'a pas démontré à suffisance que les surfaces brutes de plancher utile ne satisferaient pas aux conditions réglementaires de salubrité. a) Selon l'art. 11 RPQ, les surfaces brutes maximum de plancher sont précisées pour chaque périmètre et figurent sur le plan (al. 1). La norme ORL 514 420 de 1966 sert de référence pour le calcul de ces surfaces (al. 2). Aux termes de ladite norme, n'entrent pas en considération dans la SBPU les surfaces suivantes: " Toutes les surfaces non utilisées ou non utilisables pour l'habitation ou le travail, telles que par exemple les caves, les greniers, les séchoirs et les buanderies des logements; les locaux pour le chauffage, les soutes à charbon ou à mazout; les locaux pour la machinerie des ascenseurs, des installations de ventilation et de climatisation ; les locaux communs de bricolage dans les immeubles à logements multiples: les garages pour véhicules à moteur, vélos et voitures d'enfants, non

utilisés pour le travail; les couloirs, escaliers et ascenseurs desservant exclusivement des surfaces non directement utiles; les portiques d'entrée ouverts; les terrasses d'attique, couvertes et ouvertes; les balcons et les loggias ouverts pour autant qu'ils ne servent pas de coursive. " b) De l'avis des recourants, le projet ne respecterait pas le coefficient d'utilisation du sol (CUS), pour les bâtiments n os 2, 3 (dépassement de 35 m<sup>2</sup>), 4 (dépassement de 25 m<sup>2</sup>), 6, 7 et 8 (dépassement de 60 m<sup>2</sup>). Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts reprochent explicitement à la municipalité d'avoir exclu de son calcul " les escaliers et les balcons loggias, fermés sur les deux côtés et couverts, desservant exclusivement des surfaces utiles (les appartements des combles), surfaces qui sont donc assimilables à des coursives ". c) Le dossier de la municipalité intimée comporte des plans intitulés " récapitulatif des surfaces brutes de plancher ", désignant par une teinte rouge hachurée les aires - et leurs dimensions - prises en considération dans l'appréciation du respect du CUS. Dans chaque bâtiment précité (n os 2, 3, 4, 6, 7 et 8), l'escalier situé à l'extérieur, desservant exclusivement l'appartement aménagé dans les combles et dont le palier d'arrivée forme un balcon, a effectivement été écarté de ce calcul. Ce choix ne prête toutefois pas le flanc à la critique. Les escaliers et balcons-paliers en cause ne sont pas couverts et desservent la porte palière d'un seul logement, si bien qu'ils ne répondent pas à la définition de la coursive, à savoir une galerie de circulation (extérieure, en façade) ou un couloir permettant l'accès aux portes palières de plusieurs logements ou locaux (cf. AC. 2015.0243 du 30 mai 2016 consid. 3b). Quant aux balcons couverts implantés au rez supérieur, ils sont accessibles exclusivement par les appartements auxquels ils sont rattachés, de sorte qu'ils ne peuvent davantage être qualifiés de coursives.

## **E. 15**

Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts soutiennent que les combles de certains bâtiments ne respecteraient pas les conditions de salubrité. a) Selon l'art. 25 RLATC, tout local susceptible de servir à l'habitation ou au travail sédentaire doit avoir une capacité d'au moins 20 m<sup>3</sup>. Les chambres à coucher occupées par plus d'une personne auront une capacité d'au moins 15 m<sup>3</sup> par occupant (al. 1). Dans les combles, le cube n'est compté qu'à partir d'une hauteur minimale de 1,30 m sous le plafond ou sous les chevrons (al. 2). Des exceptions peuvent être consenties par les municipalités pour des constructions de montagne et pour les constructions anciennes (al. 3). Aux termes de l'art. 27 RLATC, tout local susceptible de servir à l'habitation ou au travail sédentaire de jour ou de nuit a une hauteur de 2,40 m au moins entre le plancher et le plafond à l'exception des espaces de prolongement tels les mezzanines (al. 1). Dans les combles, la hauteur de 2,40 m doit être respectée au moins sur la moitié de la surface utilisable. Celle-ci n'est comptée qu'à partir d'une hauteur minimale de 1,30 m sous le plafond ou sous les chevrons (al. 2). Des exceptions peuvent être consenties par les municipalités pour les transformations de bâtiments lorsque les planchers existants sont maintenus et pour les constructions de montagne, à la condition que l'aération soit suffisante (al. 3). Les plans d'affectation peuvent prévoir une hauteur inférieure lorsque celle-ci est compensée par d'autres éléments améliorant la qualité des volumes, de l'espace de l'habitat et des prolongements extérieurs de celle-ci (al. 4). b) La constructrice a produit, à la suite de l'opposition, des plans modifiés des bâtiments n os 2 et 6. A juste titre, les recourants ne contestent pas que ces nouveaux plans, seuls autorisés par le permis de construire, respectent les règles de salubrité pour les appartements en cause. c) Les recourants affirment que le volume minimal réglementaire des chambres destinées à deux occupants, de 30 m<sup>3</sup>, ne serait respecté dans aucune des chambres concernées des bâtiments n os 3 et 7, la chambre 1 n'offrant que 28 m<sup>3</sup>, la

chambre 2 28,5 m<sup>3</sup> et la chambre 3 26,1 m<sup>3</sup>. Une lecture des plans révèle toutefois que seule la chambre 1 est destinée à deux personnes. Avec ses 11,79 m<sup>2</sup>, il s'agit de la plus petite des trois chambres. Cela étant, compte tenu du volume sous la lucarne, il appert que le minimum de 30 m<sup>3</sup> est atteint. Au demeurant, les deux autres chambres, de plus grandes dimensions, peuvent aisément être aménagées pour deux personnes. Ce grief doit par conséquent être rejeté. d) Les recourants soutiennent que la hauteur minimale des locaux ne serait pas observée dans les bâtiments nos 3, 7, 9, 10, 11, 12 et 13, selon des calculs ainsi exposés: Bâtiments local 1,30 m ≤ hauteur < 2,40 m 2,40 m ≤ hauteur 3, 7 chambre 3 6,7 m<sup>2</sup> 5,2 m<sup>2</sup> 9 chambre ? 12,5 m<sup>2</sup> 7,9 m<sup>2</sup> 10, 11, 12 chambre 3 7,3 m<sup>2</sup> 4,2 m<sup>2</sup> 13 chambre 2 10 m<sup>2</sup> 8 m<sup>2</sup> 13 chambre 3 10,6 m<sup>2</sup> 5,1 m<sup>2</sup> Les recourants n'indiquent pas comment ils ont calculé les surfaces qu'ils allèguent. Quant aux plans mis à l'enquête, ils sont lacunaires en ce sens qu'ils se limitent à indiquer la surface des locaux sous la cote de 1,30 m, sans plus de détail, ni de mesure de hauteur. Quoi qu'il en soit, l'examen des plans opéré par la cour permet de rejeter ce grief, pour les motifs qui suivent: aa) Il ressort du tableau précité que les recourants affirment que la chambre 3 litigieuse disposerait d'une surface de 11,9 m<sup>2</sup> (6,7 + 5,2). Les plans mentionnent toutefois une surface supérieure, de 13,05 m<sup>2</sup>. Il convient ainsi de mesurer les dimensions utiles directement sur les plans: La chambre 3 compte au total une largeur de l'ordre de 4,3 m et une profondeur de 3,2 m. Selon la coupe AA, la cote de 1,30 m débute à environ 0,4 m de la façade. A ce stade du raisonnement, la pièce dispose ainsi sous la cote de 1,30 m d'une surface de 12,04 m<sup>2</sup> (4,3 x [3,2 - 0,4]). Encore faut-il y ajouter la partie de la bande des 0,4 m bénéficiant, grâce à la lucarne, d'une cote de 1,30 m. La lucarne mesurant environ 1,3 m de large sous la cote de 1,30 m, la surface topique atteint 0,52 m<sup>2</sup> (1,3 m x 0,4). Au total, la surface déterminante de la chambre 3 s'élève par conséquent à 12,56 m<sup>2</sup> selon les calculs du tribunal. Autrement dit, la surface de 13,05 m<sup>2</sup> retenue par l'architecte au terme de calculs plus précis doit être considérée comme exacte. C'est ainsi déjà à tort que les recourants retiennent une surface totale déterminante de 11,9 m<sup>2</sup> seulement. bb) Pour être conforme à l'art. 27 al. 2 RLATC, la chambre 3 des bâtiments 3 et 7 doit ainsi bénéficier sous la cote de 2,40 m d'une surface d'au moins 6,525 m<sup>2</sup> (13,05 / 2). Mesure prise sur la coupe AA, la cote de 2,40 m se situe à environ 1,95 m de la façade. A ce stade du raisonnement, la pièce dispose ainsi sous la cote de 2,40 m d'une surface de 5,375 m<sup>2</sup> (4,3 x [3,2 - 1,95]). Encore faut-il, là aussi, ajouter la partie de la bande des 1,95 m bénéficiant, grâce à la lucarne, d'une cote de 2,40 m. Une lecture combinée de la coupe AA et des plans révèle que la largeur de la lucarne sous la cote de 2,40 m est d'environ 0,6 m, de sorte que la surface topique atteint 1,17 m<sup>2</sup> (0,6 x 1,95). Au total, la surface de la chambre 3 sous la cote de 2,40 m s'élève ainsi à 6,545 m<sup>2</sup>. Cette pièce observe par conséquent tout juste les exigences de l'art. 27 RLATC. cc) Enfin, le même raisonnement conduit à tenir les chambres des bâtiments nos 9 à 13 pour conformes, sans qu'il ne soit nécessaire de procéder à des calculs détaillés à cet effet. dd) En conclusion, le tribunal constate que le grief tenant à la hauteur minimale des locaux s'avère mal fondé.

## E. 16

Les recourants estiment que les accès aux parkings souterrains ne sont pas conformes au PQ et à son règlement. a) L'art. 15 RPQ, inséré dans le chapitre relatif au sous-périmètre I, a la teneur suivante: Art. 15 Parkings souterrains Les parkings souterrains s'inscrivent en principe à l'intérieur des périmètres d'implantation des bâtiments nouveaux. Ils ne devraient en principe pas déborder sous les espaces libres extérieurs. Pour sa part, le plan de quartier ne comporte qu'un seul accès au parking souterrain, au Nord-Ouest, à proximité de la

jonction du chemin de Chanta-Merloz et de la liaison interne. Cet accès est marqué d'une flèche bidirectionnelle, correspondant à la légende " accès au parking souterrain ". Le projet mis à l'enquête prévoit deux parkings souterrains, respectivement sous les lignes amont et aval des bâtiments du sous-périmètre I. Chacun d'entre eux dispose de son propre accès bidirectionnel, le premier au Nord, à l'endroit figurant sur le PQ, et le second plus au Sud, sous la ligne aval précitée, entre les bâtiments n os 6 et 7. b) Les recourants contestent la création du second accès précité. Pour les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts, le plan de quartier et sa légende figureraient précisément un unique " accès au parking souterrain " (au singulier). Si l'art. 15 RPQ évoquait la possibilité de créer des parkings souterrains (au pluriel) dans le sous-périmètre I, cela ne signifierait pas que chaque parking puisse disposer d'un accès externe indépendant. Les accès devraient au contraire être regroupés à l'endroit désigné sur le PQ, à proximité immédiate de l'entrée Nord du quartier. Une telle solution serait cohérente avec le schéma des circulations obligatoire et préserverait la sécurité des piétons en évitant des accès multiples et en réduisant fortement la circulation interne. c) Il est exact que le PQ ne représente qu'un seul accès et que sa légende note un " parking souterrain " au singulier. Pour sa part, le RPQ évoque également un " parking souterrain " au singulier, à son art. 17, mais mentionne des " parkings souterrains ", au pluriel, à son art. 15. Au vu de ces équivoques, la question de savoir si le choix de la constructrice d'aménager deux parkings souterrains disposant chacun d'un accès indépendant est conforme à la planification, relève de l'appréciation. A cet égard, on rappelle qu'il a été confirmé ci-dessus que les habitants et visiteurs ne pourront accéder au quartier que par le Sud, par le chemin de Sus-Vellaz. En conséquence, les usagers de la rampe de parking Nord seront contraints de parcourir l'entier de la route de liaison interne, alors que les usagers de la rampe de parking Sud n'utiliseront, en substance que les deux-tiers Sud de la route de liaison. La rampe Sud a ainsi pour avantage d'alléger le trafic sur le tiers Nord de la route de liaison. En outre, la rampe Sud - tout comme la rampe Nord du reste - débouche sur la route de liaison du côté opposé au trottoir, de sorte qu'elle ne devrait pas gêner les piétons cheminant sur celle-ci. Tout bien pesé, la solution adoptée par la constructrice apparaît ainsi raisonnable et compatible avec la planification.

#### **E. 17**

Les recourants BS. \_\_\_\_\_ et BT. \_\_\_\_\_ considèrent que le projet n'observerait pas les exigences requises en termes d'esthétique et d'intégration. a) Le RPQ ne comporte aucune indication relative à l'esthétique générale, mais règle certains éléments déterminés. Ainsi, l'art. 3 al. 1 let. b RPQ est ainsi libellé: art. 3 Principes généraux d'aménagement (...) b) Aspects architecturaux Des éléments saillants, tels que balcons, vérandas, portiques d'entrée, etc., seront mis en oeuvre pour assurer la modénature des façades. Des ruptures de contiguïtés ainsi que des décrochements peuvent être proposés en fonction du projet définitif de construction. Les lucarnes en saillie, ainsi que les fenêtres de toitures devront prendre en compte le rythme des pleins et des vides de la façade correspondante. Par ailleurs, l'art. 10 RPQ dispose que les faîtes des toits sont en principe parallèles aux courbes de niveau. L'art. 33 RPQ renvoie toutefois au RPGA, à la LATC et au RLATC pour tous les points qui ne sont pas expressément prévus par le plan ou le règlement. Le RPGA prévoit à son art. 47 que la municipalité peut prendre toutes mesures pour éviter l'enlaidissement du territoire communal. Enfin, l'art. 86 LATC, auquel renvoie l'art. 77 RPGA dispose que la municipalité veille à ce que les constructions, quelle que soit leur destination, ainsi que les aménagements qui leur sont liés, présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement (al. 1). Elle refuse 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 de valeur historique, artistique ou culturelle (al. 2). Les règlements communaux doivent contenir des dispositions en vue d'éviter l'enlaidissement des localités et de leurs abords (al. 3). D'après le Tribunal fédéral (cf. TF 1C\_465/2010 du 31 mai 2011 consid. 3.2, ainsi que la jurisprudence et la doctrine citées), une intervention de l'autorité communale ou cantonale sur la base de l'art. 86 LATC ou de dispositions communales de portée analogue ne peut s'inscrire que dans la ligne tracée par la loi elle-même et par les règlements communaux. Elle doit se justifier par un intérêt public prépondérant, tel que la protection d'un site ou d'un ensemble de bâtiments présentant des qualités esthétiques remarquables. Une clause d'esthétique ne doit pas être appliquée de manière à vider pratiquement de sa substance la réglementation sur les zones en vigueur, mais dans le respect du principe de la proportionnalité à l'instar de toute restriction à la garantie de la propriété et à la liberté économique. La question de l'intégration d'une construction ou d'une installation à l'environnement bâti dans un site doit être résolue non pas en fonction du sentiment subjectif de l'autorité, mais selon des critères objectifs et systématiques; en tous les cas, l'autorité compétente doit indiquer les raisons pour lesquelles elle considère qu'une construction ou une installation serait de nature à enlaidir le site (voir aussi ATF 141 II 245, TF 1C\_265/2014 du 22 avril 2015 consid. 4.1, cité notamment in: TF 1C\_49/2015 du 9 décembre 2015 consid. 3.3). b) Pour les recourants BS. \_\_\_\_\_ et BT. \_\_\_\_\_, le faîte du bâtiment n° 6, qui se situe à l'extrémité Ouest du secteur C, ne paraît pas avoir été implanté de façon parallèle aux courbes de niveaux. En outre, l'interprétation donnée par la constructrice à l'art. 3 let. b RPQ aurait pour effet d'alourdir l'ensemble, en raison, notamment, des larges bandeaux qui soulignent les façades et des faibles décrochements envisagés. D'une manière plus générale, les constructions ne seraient pas du tout intégrées à leur environnement, ainsi qu'en témoigneraient des mouvements de terre excessifs, et enlaidiraient le territoire communal. A cela s'ajouterait le fait que la constructrice aurait utilisé systématiquement l'entier des possibilités de densification conférées par le PQ. c) Sur le PQ, chaque construction comporte, à titre de concrétisation de l'art. 10 RPQ, une ligne désignant l'orientation du faîte principal. Sur l'emprise du futur bâtiment n° 6, le PQ prévoit un bâtiment divisé en trois sections formant en quelque sorte un quart de cercle brisé, orienté Est-Ouest. Le choix de la constructrice de n'attribuer au bâtiment n° 6 qu'un seul faîte rectiligne orienté Est-Ouest n'apparaît ainsi pas contraire au RPQ. Pour le surplus, les façades comportent des balcons et, pour les édifices de plus grandes dimensions, des décrochements verticaux. Par ailleurs, les recourants ne pointent pas les secteurs qui souffriraient de mouvements de terre "excessifs" ni la mesure de ceux-ci, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'étudier cette question plus avant. Enfin, la municipalité considère que les villas présentent une harmonie architecturale de qualité et précise que le fait que les surfaces constructibles atteignent les maxima autorisés ne signifie pas que les bâtiments soient dépourvus des qualités architecturales et d'intégration attendues. A la lecture des plans, une telle appréciation n'apparaît pas excéder l'importante marge dont bénéficie la municipalité en termes d'esthétique et d'intégration. Le grief doit par conséquent être rejeté.

## **E. 18**

Les recourants A. \_\_\_\_\_ et consorts contestent la décision du SDT autorisant l'implantation d'équipements techniques partiellement hors zone à bâtir, et reprochent à ce service de ne pas avoir abordé la question de la mise en contribution des surfaces d'assolement. a) Il découle du plan de situation des équipements que le projet implique la

pose de canalisations (EC et EU) en zone agricole, le long de la limite Sud de la parcelle 1494, visant à raccorder le bas du quartier "En Muraz" aux collecteurs existants au bas de la parcelle 1493. Ainsi que le relève le SDT, ces travaux ne sont manifestement pas conformes à l'affectation de la zone agricole (art. 16 et 22 LAT). Il reste à examiner si ces installations sont susceptibles de bénéficier des dispositions dérogatoires des art. 24 ss LAT. A cet égard, seul entre en considération l'art. 24 LAT. Selon cette disposition, en dérogation à l'art. 22 al. 2 let. a, des autorisations peuvent être délivrées pour de nouvelles constructions ou installations ou pour tout changement d'affectation si l'implantation de ces constructions ou installations hors de la zone à bâtir est imposée par leur destination (let. a) et aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (let. b). b) En l'occurrence, il n'est pas contesté que le PQ doit être raccordé aux canalisations d'eaux claires et d'eaux usées. Le SDT souligne que seules deux autres variantes se présentent, à savoir de faire passer les canalisations au travers de la parcelle 1494 (appartenant aux recourants BS. \_\_\_\_\_ et BT. \_\_\_\_\_) ou par le domaine public des routes (DP 1115), soit le chemin de Sus-Vellaz. Dans le premier cas, la présence d'un important talus occasionnerait des complications techniques consistant en des fouilles pouvant aller jusqu'à 4,5 m de profondeur, au lieu de 1,5 à 2 m dans la zone agricole. Dans le second cas, le raccordement des constructions qui se situeront en dessous de la route (i.e. la villa jumelle n° 13) nécessiterait la mise en œuvre d'un système de pompage lequel présente plusieurs problèmes, à savoir un risque technique (possibilités de pannes) et un manque d'efficacité énergétique. Par ailleurs, le Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de la commune prévoit le raccordement du quartier concerné sur les deux chambres situées au bas de la parcelle 1493, lesquelles sont manifestement implantées à cheval sur la zone constructible et la zone agricole. Les recourants n'ont pas contesté cette argumentation. Celle-ci s'avérant par ailleurs convaincante, il y a lieu d'admettre que la pose des canalisations le long de la limite Sud de la parcelle 1494, à savoir à quelques dizaines de centimètres de la zone à bâtir, est imposée par sa destination pour des motifs techniques. Pour le surplus, les recourants ne dénie pas davantage que l'impact de cette installation, enterrée, sur le paysage est infime et qu'aucun intérêt prépondérant ne s'oppose à sa réalisation dans l'endroit prévu. Enfin, il découle du guichet cartographique cantonal que la bande de terrain agricole longeant la limite Sud de la parcelle 1494 et destinée aux canalisations litigieuses est exclue des surfaces d'assolement. Dans ces circonstances, c'est à juste titre que le SDT a retenu que les travaux en cause pouvaient être considérés comme imposés par leur destination pour des motifs techniques (art 24 LAT).

## **E. 19**

Vu ce qui précède, les recours doivent être rejetés dans la mesure de leur recevabilité et les décisions attaquées doivent être confirmées. Succombant, les recourants doivent assumer un émolument judiciaire, ainsi que des dépens en faveur de la municipalité et de la constructrice.

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