

VD_OMNI AC.2016.0063 vom 27. Februar 2017

VD Tribunal cantonal, 2017-02-27, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2016.0063

FR: VD_OMNI AC.2016.0063 du 27 février 2017

IT: VD_OMNI AC.2016.0063 del 27 febbraio 2017

Regeste

A. _____ /Municipalité du Mont-sur-Lausanne, B. _____, C. _____ | Décision de la municipalité accordant le permis de construire un couvert à voitures et rejetant l'opposition formée par la recourante. Accès: la route menant à la propriété est une route de desserte du type chemin d'accès. Selon les normes VSS applicables, une telle route devrait comprendre des mesures de modération et un aménagement urbain approprié, par exemple l'instauration d'une signalisation de type "zone de rencontre". Vu la notion de voie publique, la nature de route privée de l'accès en question n'est pas un obstacle à cette signalisation (consid. 3). Manoeuvre et visibilité: largeur suffisante de l'accès, y compris pour les véhicules d'urgence; visibilité insuffisante résultant marginalement du projet contesté, amélioration possible par la pose d'un miroir. Admission du recours sur ce point: la décision attaquée est réformée en ce sens qu'un miroir doit être installé (consid. 4). En tant que dépendance, le couvert répond à la condition de l'art. 39 al. 4 RLATC (consid. 5). Intégration: bien que le projet ne soit pas idéal, la municipalité n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation en l'autorisant (consid. 6). Nuisances sonores: le dépassement des valeurs limites applicables en raison du bruit de la pluie sur le couvert n'est pas plausible (consid. 7b). Manque d'information et dossier incomplet: la décision est réformée en ce sens que le dossier doit être complété et les plans précisés (consid. 7c). Recours très partiellement admis et décision réformée.

Erwägungen

E. 1

Le recours est déposé en temps utile et selon les formes requises par l'art. 79 de la loi sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LPA-VD; RSV.36). Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Dans un premier grief, la recourante se plaint de l'absence d'une décision de la copropriété de la parcelle de base 515. Toutefois, le dossier de l'enquête publique comporte un plan signé par l'ensemble des quatre autres copropriétaires de la propriété par étage de sorte que le grief apparaît mal fondé. La recourante ne semble d'ailleurs pas l'avoir maintenu lors de l'audience du 22 août 2016, et elle n'en fait pas état dans ses déterminations complémentaires du 15 septembre 2016.

E. 3

a) La route du Jorat rejoint depuis le giratoire de Coppoz la route du Chalet-à-Gobet. Peu après le carrefour avec la route de Cugy, cette route comporte en direction du nord un embranchement desservant environ sept parcelles et un peu plus d'une quinzaine d'habitations. Lors de la construction des bâtiments de la PPE sur la parcelle de base 515,

cet embranchement a été prolongé pour rejoindre en aval le chemin du Creux, qui permet de rejoindre plus au nord la route de Cugy. Le tronçon concerné de l'embranchement nord de la route du Jorat présente les caractéristiques d'une route de desserte. La norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS 640 045, désignée "Projet, bases; types de routes: routes de desserte", distingue trois types de routes de desserte, à savoir les routes de desserte de quartier, les routes d'accès et les chemins d'accès, qui présentent les caractéristiques suivantes: Nombre maximum de logements desservis Trafic horaire déterminant (THD) maximum Route de desserte de quartier 300 150 Route d'accès 150 100 Chemin d'accès 30 50 Selon la norme VSS 640 016a désignée " trafic déterminant ", le trafic horaire déterminant (THD) est évalué en pourcentage du trafic journalier moyen (TJM). Pour le trafic pendulaire et le trafic local, qui représente l'essentiel du trafic sur les routes de desserte, la valeur moyenne du THD retenue par la norme VSS 640 016a est de 10 % du TJM (voir tableau 1 de la norme VSS 640 016a). La jurisprudence a ainsi retenu la valeur de 10 % du TJM pour le calcul du trafic horaire déterminant (voir arrêt AC.2013.0251 du 30 mars 2015 consid. 2b, et AC.2008.0311 du 31 mars 2010 consid. 3b). b) En l'espèce, l'embranchement nord de la route du Jorat dessert les parcelles 515, 516, 2109, 2027, 3513 et 1225. La PPE constituée sur la parcelle 515 comporte cinq logements; celle sur la parcelle 3513 de la recourante, deux logements (villas mitoyennes). L'examen des plans permet de constater que le bâtiment construit sur la parcelle 2027 comporte aussi deux logements (villas mitoyennes) et celui sur la parcelle 2109 présente la forme d'une villa individuelle d'un logement. L'examen du plan ne permet pas de déterminer le nombre de logements dans les bâtiments construits sur les parcelles 516 et 1225. Mais ce nombre ne dépasse probablement pas trois logements par bâtiment. Ainsi l'embranchement de la route du Jorat ne dessert pas plus de vingt logements, mais plus vraisemblablement un quinzaine de logements. Par ailleurs, la jurisprudence a retenu qu'une place de stationnement d'un logement peut générer environ 2,5 à 3 mouvements de véhicules par jour (voir notamment l'arrêt AC.2014.0118 du 18 mars 2015 consid. 4c). En considérant deux places de stationnement par logement, le trafic sur l'embranchement concerné de la route du Jorat ne devrait pas dépasser 90 à 100 mouvements de véhicules par jour, soit un trafic horaire déterminant (THD) de 9 à 10 véhicules à l'heure. L'embranchement de la route du Jorat répond ainsi à la notion de chemin d'accès au sens de la norme VSS 640'045, qui s'applique aux voies de desserte desservant jusqu'à 30 logements avec un trafic horaire déterminant de 50 véhicule par heure au plus, soit un trafic journalier moyen (TJM) de 500 véhicules par jour. La norme VSS 640 045, prévoit que les routes de desserte doivent répondre aux principes de techniques de circulation suivants : "(...) Le tracé des routes de desserte n'est établi qu'en fonction des caractéristiques géométriques des véhicules. Pour cela on évitera de longs tronçons presque rectilignes, susceptibles d'inciter à rouler à des vitesses élevées. (...) Les routes de desserte sont ouvertes à tous les usagers. Elles servent aussi d'espace convivial, de loisirs et de jeux. (...) " Aussi, en ce qui concerne les exigences relatives à l'urbanisation et la technique de l'environnement, la norme précise que l'aménagement de la route doit être conçu pour de faibles vitesses et doit permettre de bien intégrer la route dans le tissu urbain. Il est encore précisé ceci: "(...) Les caractéristiques du principe du profil en travers, ainsi que les conditions de visibilité, qui déterminent l'image visuelle de la route, doivent agir comme des modérateurs de vitesse. Pour cela, il est souvent utile de briser la régularité et l'uniformité dans le sens longitudinal et de diversifier les abords de la route. L'aménagement doit montrer que les usagers motorisés et les usagers non motorisés sont mis sur le même

ped. Cela revient à valoriser des objectifs non liés à la circulation (rencontres, loisirs, jeux). (...)" Pour les routes d'accès, la norme recommande, en plus des mesures de modération du trafic, un aménagement urbain tel que les rues résidentielles, qui correspondent actuellement à la réglementation de la zone de rencontre. L'instauration du signal "zone de rencontre", qui accorde la priorité aux piétons, peut s'avérer une solution adéquate pour l'aménagement de routes d'accès (norme VSS 640 045 p. 3). Selon l'art. 22b de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), le signal "zone de rencontre" (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation; ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules (al. 1). La vitesse maximale est fixée à 20 km/h (al. 2). Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques; les règles régissant le parcage s'appliquent au stationnement des cycles (al. 3). c) Le fait que l'embranchement concerné de la route du Jorat ait le statut d'une route privée ne fait pas obstacle à la pose d'une signalisation de zone de rencontre au sens de l'art. 22b OSR (voir art. 113 al. 1 OSR). En effet, la notion de voie publique de l'art. 1^{er} al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01) est indépendante des notions de domaine public et de voies privées. Les voies publiques au sens de la LCR englobent toutes les voies de communication et les espaces utilisables pour la circulation de tous les usagers ou de certains d'entre eux, qu'il s'agisse du trafic en mouvement ou à l'arrêt, qui ne sont pas réservées exclusivement à un usage privé. Ce qui est déterminant n'est ainsi pas l'appartenance de la route au patrimoine privé ou au domaine public, mais son ouverture au trafic : une voie est ouverte au public si elle est ouverte à un nombre indéterminé ou indéterminable d'utilisateurs. La présomption légale est que toutes les voies de communication, espaces et surfaces qui se prêtent au trafic en mouvement ou à l'arrêt, sont des routes publiques. A contrario, la route privée est l'espace utilisable pour la circulation d'usagers soit en mouvement, soit à l'arrêt, mais non ouvert à la circulation publique, qu'il s'agisse de routes, de chemins, de places ou d'aires quelconques. Cela signifie que seul un nombre limité déterminé ou déterminable de personnes peut y accéder. Pour qu'un espace puisse être considéré comme non ouvert à la circulation publique, il est nécessaire que l'ayant droit manifeste expressément sa volonté de soustraire ledit espace à la circulation publique par une clôture, une interdiction signalée (art 104 al. 5 let. b OSR), ou encore en déposant des objets. Ce dernier critère n'est toutefois pas optimal dans la mesure où certains objets peuvent facilement être ôtés (voir André Bussy, Baptiste Rusconi, Yvan Jeanneret, André Kuhn, Cédric Mizel et Christophe Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, 4^{ème} édition 2015, ad art. 1^{er} notes 2 et 3 concernant les routes publiques et les routes privées, p. 6 à 14).

E. 4

a) La recourante se plaint du fait que le couvert projeté entraînerait des difficultés pour les manœuvres des camions lors de travaux à effectuer sur son bien-fonds ou en cas de livraison. Elle relève que l'embranchement de la route du Jorat est relativement étroit avec différentes constructions entourant l'accès à sa propriété, qui entravent l'accès des véhicules de livraison ou simplement des véhicules d'urgence. La construction du couvert rendrait l'accès, ainsi que la sortie du parking quasiment impossible par la structure ponctuelle du couvert (piliers) et la toiture à l'angle nord-ouest du couvert. L'emplacement projeté pour le couvert se situerait à un endroit stratégique qui empêcherait la visibilité sur la route du Jorat et créerait un manque de sécurité à la fois des enfants et des véhicules sortant du parking,

ainsi que pour l'ensemble des habitants de la propriété par étages réalisée sur la parcelle de base numéro 3513. b) La norme VSS 640.050 désignée " Accès riverains " distingue trois type d'accès riverains, à savoir: les types A, B et C. Ces types d'accès se différencient selon les exigences géométriques et d'exploitation. Le tableau 1 de cette norme précise que le type d'accès riverain A est applicable lorsque le raccordement d'un bien-fonds se fait sur un chemin d'accès au sens de la norme VSS 640.045. C'est donc ce type d'accès qui est applicable en l'espèce dès lors que l'embranchement de la route du Jorat répond à la définition du chemin d'accès. Le tableau 2 de la norme prévoit que pour le type d'accès riverains A que l'entrée et la sortie seulement en marche avant n'est pas requise de même que le croisement possible dans la zone de débouché. La largeur de l'accès riverains est fixée à 3 m et le rayon de raccordement minimum au bord de la voie à 3 m. En l'espèce ces exigences sont largement respectées par l'accès riverain qui présente une largeur de l'ordre de 6 m 50 sur le chemin d'accès. c) En ce qui concerne la visibilité, le tableau 2 de la norme VSS 640.050 précise que la norme VSS 640.273 désignée : " Projet, bases, carrefour, visibilité " est applicable. Cette norme a été remplacée en 2010 par la norme VSS 640'273a : " Carrefours Conditions de visibilité dans les carrefours à niveau ". Selon cette norme, la distance de visibilité est de 10 à 20 m. pour les véhicules avec une vitesse d'approche de 20 km/h, et de 20 à 35 m. pour les véhicules avec une vitesse d'approche de 30 km/h. Cette distance se mesure depuis la distance d'observation qui correspond à l'emplacement du conducteur avant de s'engager sur le chemin d'accès. Cette distance d'observation est en général de 3 m. et en localité elle peut être réduite jusqu'à 2.50 m. En l'espèce, la présence d'une voiture sur la place de parc située à l'extrémité est de l'accès riverain limite fortement la visibilité qui est inférieure à dix mètres. La distance de visibilité est donc insuffisante, même si les véhicules roulent à une vitesse d'approche de 20 km/h. Le fait que l'accès riverain présente une légère pente en direction du sud-ouest aggrave encore le problème de visibilité. La réduction de la distance de visibilité est ainsi liée à la présence d'une voiture sur la place de stationnement du constructeur. La construction d'un couvert va entraver le champ de vision par la présence d'un pilier; cet obstacle à la vue ne constitue pas un écran empêchant la vue sur les véhicules venant sur la droite, mais simplement un obstacle ponctuel qui ne réduit pas en lui-même le champ de vision du conducteur sortant de l'accès riverain. Cela étant précisé, la norme VSS 640'273a prévoit différentes mesures en cas de distance de visibilité insuffisante (chiffre 13.2). Parmi ces mesures, il faut mentionner l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur le chemin d'accès, ce qui nécessiterait par exemple l'adoption d'une zone de rencontre, ou la mise en place d'un miroir. Le constructeur a d'ailleurs lui-même formulé cette proposition lors de l'audience. Bien que la pose du couvert à voiture ne soit pas en elle-même la cause du problème de visibilité soulevé par la recourante, ces travaux n'améliorent pas la situation, mais ajoutent au contraire un obstacle à la vue, certes ponctuel, mais qui constitue tout de même une entrave. Le recours peut donc être partiellement admis sur ce point et la décision attaquée réformée en ce sens que l'octroi du permis de construire est subordonné à la pose d'un miroir conforme aux conditions posées par le chiffre 13.2 de la norme VSS 640'273a. En ce qui concerne l'accès par les camions et véhicules d'urgence (pompiers), la hauteur de tels véhicules (> 3 m) est supérieure à celle du couvert projeté (2.40 m) et la toiture du couvert constitue une entrave plus importante pour les camions que le pilier prévu 80 cm en retrait de la place. Mais les difficultés d'accès sont liées essentiellement à la configuration des lieux, en particulier la présence de l'angle ouest du bâtiment ECA 149 construit sur la parcelle 515, et la place de stationnement du constructeur située à l'extrémité est de l'accès

riverain, indépendamment de la construction du couvert. Il est vrai que la construction du couvert maintiendra une gêne même en l'absence d'un véhicule stationné à cet emplacement pour les camions. Le retrait du pilier de 80 cm facilitera la manœuvre du tourner à gauche pour les véhicules de tourisme. La manœuvre d'un poids lourd pour entrer dans l'accès riverain n'est pas aisée et sera plus ardue avec la réalisation du couvert. Mais elle n'est pas impossible. Les véhicules de secours du Service du feu, tels que les camions tonne-pompe de la marque Iveco-Camiva ou Mercedes, ont une largeur de 2.50 m. La marge de mouvement du véhicule est pratiquement nulle à vitesse très réduite (inférieure à 20 km/h) et la marge de sécurité s'élève de 30 cm de chaque côté du véhicule (voir tableau 5 de la norme VSS 640'201 désignée " Profil géométrique type, Dimensions de base et gabarit des usagers de la route "). Ainsi, la largeur minimale de passage de tels camions lors de manœuvre peut être réduite à 3.10 m, ce qui reste suffisant pour un accès riverain de 6.50 m. de large avec une distance de 5 m. entre la place de parc litigieuse et l'angle ouest du bâtiment ECA 149 construit sur la parcelle 515.

E. 5

L'art. 39 al. 4 du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1) pose une exigence particulière aux dépendances selon laquelle ces constructions ne peuvent être autorisées dans les espaces réglementaires entre bâtiments et limites de propriétés pour autant qu'elles n'entraînent aucun préjudice pour les voisins. Cette notion a été interprétée en ce sens que l'aménagement ne doit pas entraîner des nuisances qui ne seraient pas supportables sans sacrifices excessifs (voir arrêt AC.2002.0242 du 22 mai 2003 consid. 5c). Selon la jurisprudence, pour appliquer les notions "d'inconvénients appréciables" ou "d'inconvénients supportables sans sacrifices excessifs", l'autorité doit procéder à une pesée des intérêts en présence en comparant, d'une part, l'intérêt des voisins au respect de l'art. 39 al. 4 RATC, et d'autre part, l'intérêt du constructeur à pouvoir réaliser un ouvrage assimilé aux dépendances et qui répond aux exigences légales et réglementaires. La notion de "gêne supportable" doit donc s'apprécier en fonction des circonstances concrètes de chaque cas particulier, notamment de la situation des différents propriétaires touchés par rapport à l'ouvrage projeté et de l'intensité des nuisances qui peuvent en résulter (ATF du 10 novembre 1999 rendu en la cause 1B.411/1199 consid. 3c/bb, publié in RDAF 2000 I p. 257, 259). En tous les cas, les inconvénients doivent respecter le droit fédéral de la protection de l'environnement en ce qui concerne la protection contre les nuisances, en particulier les valeurs limites fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (voir arrêt AC.1996.0087 du 7 avril 1997 consid. 5). L'autorité doit ainsi apprécier si le projet est conçu de manière conforme au principe de prévention, selon lequel les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes sont réduites à titre préventif et assez tôt (art. 11 al. 1 et 2 LPE); l'application de ce principe permet d'imposer au constructeur des aménagements de protection contre le bruit; par exemple, pour un parking souterrain d'une trentaine de places, l'autorité peut exiger le recouvrement du plafond du parking depuis l'entrée de la rampe par un matériau phono absorbant (voir arrêt AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 10b/bb). En l'espèce, le tribunal constate que le couvert contesté n'entraîne pas une aggravation notable des conditions d'accès au bien-fonds de la recourante. La construction du couvert ne modifiera pas les conditions d'accès qui restent conformes à la norme VSS 640.050 "accès riverains", les conditions de visibilité actuelles pouvant être améliorées par la pose du miroir que le constructeur s'est proposé d'installer. Il n'y a pas d'atteintes nuisibles ou d'inconvénients excessifs pour la recourante liés à la

construction du couvert à voitures. Le projet contesté apparaît ainsi conforme à l'exigence particulière de l'art. 39 al. 4 RLATC.

E. 6

août 1993 (RCAT) prévoit une exigence d'intégration spécifique pour les dépendances dans la zone de villas, en ce sens que l'aspect doit s'harmoniser avec celui du bâtiment principal. Mais cette exigence ne va pas toutefois au-delà de la règle générale sur l'esthétique, qui résulte de l'art. 89 al. 1 LATC, ainsi que celle de l'art. 29 RCAT concernant l'esthétique des constructions. Il est vrai aussi que le couvert projeté s'éloigne du style du bâtiment principal existant sur la parcelle de base 515, mais il est séparé de ce bâtiment par le chemin d'accès. Le couvert ne reprend pas non plus les mêmes caractéristiques architecturales que celles des couverts à voitures réalisés pour la PPE de la recourante, organisée sur la parcelle de base 3513, mais à nouveau le couvert contesté n'est pas attenant à ces aménagements. Au surplus, il apparaît que le permis de construire délivré pour le couvert litigieux épuise les possibilités réglementaires pour la réalisation d'éventuelles nouvelles dépendances au sens de l'art. 72 al. 1 RCAT, de sorte qu'il n'y a pas le risque d'une multiplication d'aménagements hétéroclites dans les aires de stationnements attachées à la parcelle de base 515. Dans ces conditions, le tribunal considère que la municipalité n'a pas excédé son pouvoir d'appréciation en considérant que les exigences d'intégration résultant des art. 86 LATC, 29 et 72 al. 2 RCAT étaient respectées. Cette question d'appréciation relève d'ailleurs du pouvoir d'appréciation considérable que la jurisprudence récente du Tribunal fédéral accorde à l'autorité communale dans ce domaine (voir les arrêts du TF 1C_337/2015 du 21 décembre 2015 consid. 6.1.1; 1C_92/2015 du 18 novembre 2015 consid. 3.1.3; 1C_849/2013 du 24 février 2015 consid. 3.1.2; 1C_150/2014 du 6 janvier 2015 consid. 2).

E. 7

a) La recourante se plaint également d'un manque d'informations de la part du constructeur; celui-ci lui aurait transmis un dossier incomplet par rapport au dossier de l'enquête publique, lequel présentait encore certaines lacunes concernant la hauteur du couvert, l'absence de correspondance entre le plan de situation et le plan des façades, les problèmes de bruit que provoquerait la pluie sur une structure métallique et le risque que les eaux de toitures et la neige sur le couvert se déversent sur la parcelle de base 3153. b) S'agissant du bruit de la pluie sur le couvert, la recourante n'apporte aucun élément qui rendrait plausible un dépassement des valeurs limites applicable de sorte que le grief ne peut être retenu. c) En ce qui concerne le manque d'information, il est vrai que les plans du dossier de la demande de permis de construire ne sont pas clairs. Le plan de situation mentionne par exemple les dimensions du couvert (454 sur 489), qui ne correspondent pas au dessin du couvert figurant sur le même plan. Les plans du couvert en lui-même ne sont pas dessinés à l'échelle, mais sont des reproductions en format A4 sans aucune référence à l'échelle utilisée. Le dessin en coupe mentionne une position de panneaux solaires qui ne correspondent pas au dessin en plan; il en va de même du dessin avec une vue sur la façade ouest du bâtiment principal de la PPE de la parcelle de base 515. La question de l'écoulement des eaux de la toiture a fait l'objet d'une nombreuse correspondance avec le Service d'urbanisme et une condition spéciale assortie au permis de construire selon laquelle les prescriptions du bureau d'ingénieurs F._____ du 7 janvier 2016 sont applicables permet de régler ce point. Ce manque de clarté du dossier de plans ne justifie toutefois pas l'annulation du permis de construire. Le permis peut être réformé par l'adjonction d'une nouvelle condition exigeant le dépôt du dossier de plans à l'échelle 1:100

précisant de manière exacte les dimensions d'implantation, les conditions de raccordement du couvert projeté et le positionnement des poteaux et des capteurs solaires de manière à ce que le permis de construire puisse se rapporter à un projet précis dont l'emprise et les dimensions sont clairement déterminées. Il est vrai qu'un couvert à voitures pour deux véhicules est assimilé à une construction de minime importance au sens de l'art. 72d RLATC et peut être dispensé de l'exigence de l'art. 106 LATC concernant la signature des plans par un architecte. Mais cette situation ne dispense pas le recourant de présenter un dossier de demande de permis de construire conforme aux exigences de l'art. 69 RLATC, en veillant à la concordance entre le plan de situation du géomètre prévu par l'art. 69 al. 1 ch. 1 RLATC et les plans à l'échelle 1:100 du couvert comportant les coupes nécessaires à la compréhension du projet et le dessin des façades (voir art. 69 ch. 2, 3, 4 et 5 RLATC). La décision attaquée doit ainsi être réformée dans ce sens.

E. 8

a) Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être partiellement admis et la décision attaquée réformée en ce sens qu'un miroir doit être installé par le constructeur pour assurer les conditions de visibilité nécessaires de l'accès riverain sur la route d'accès et que le constructeur doit produire avant le début des travaux un dossier complet de plans conformes aux exigences de l'art. 69 RLATC avec une concordance entre le plan de situation du géomètre et les plans du couvert à voiture indiquant de manière précise l'emplacement des capteurs solaires, l'implantation des piliers et la pente de l'ensemble de l'installation qui semble avoir été modifiée par rapport au projet mis à l'enquête publique selon les déclarations faites par le constructeur à l'audience. Par ailleurs, le constructeur B. _____ n'étant pas le seul copropriétaire du lot No 2 de la propriété par étages constituée sur la parcelle de base 515, il apparaît nécessaire que le second copropriétaire d'étages, à savoir E. _____ signe également les plans de la demande de permis de construire ou accorde une procuration au constructeur B. _____ à cet effet. b) Il appartient encore au tribunal de statuer sur le sort des frais et des dépens. Compte tenu du fait que le recours est très partiellement admis, mais que les principaux griefs de la recourante ont été rejetés, les frais de justice, réduits à un montant de 1'000 francs, doivent être mis à sa charge (art. 49 al. 1, 2^{ème} phrase LPA-VD). Par ailleurs, compte tenu du fait que le recours n'est que très partiellement admis et que le conseil de la recourante n'est intervenu qu'en cours de procédure, elle aura droit à des dépens réduits à 500 francs à charge du constructeur (art. 56 al. 2 LPA-VD).

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