

# VD\_OMNI AC.2016.0119 vom 21. März 2017

VD Tribunal cantonal, 2017-03-21, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2016.0119](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2016.0119)

FR: VD\_OMNI AC.2016.0119 du 21 mars 2017

IT: VD\_OMNI AC.2016.0119 del 21 marzo 2017

## Regeste

Communauté des copropriétaires de la PPE A. \_\_\_\_\_, Communauté des copropriétaires de la PPE B. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_/Municipalité de St-Légier-La Chiésaz, D. \_\_\_\_\_  
Caisse fédérale de pensions | Recours contre une décision communale levant l'opposition à une demande de permis de construire 150 logements et une garderie. 1) les recourants soutiennent que l'art. 97 al. 4 LATC ne serait pas applicable vu l'art. 32 du règlement de PPA (RPPA) imposant déjà aux constructeurs de minimiser l'impact énergétique, d'utiliser des ressources d'énergie non polluantes notamment l'installation de capteurs solaires. Le tribunal considère que l'art. 32 RPPA est une disposition cadre rappelant les exigences applicables en matière d'économie d'énergie sans demander des performances accrues par rapport aux normes en vigueur. Cette disposition laisse donc la place à l'application de l'art. 97 al. 4 LATC permettant de bénéficier d'un bonus supplémentaire de 5% dans le calcul du coefficient d'utilisation du sol. 2) les recourants contestent l'équipement du bien-fonds en accès. Le tribunal considère que les capacités du réseau existant sont suffisantes pour absorber le trafic généré par le projet de construction et que les conditions d'équipement en accès sont remplies, compte tenu des caractéristiques du réseau des routes de desserte en particulier de la largeur qui est pour l'essentiel conforme aux normes VSS ou le sera à l'achèvement des travaux de construction, à savoir 4.40 m pour les routes d'accès, 5.30 m pour les routes de desserte de quartier et 5.70 m pour les routes collectrices de quartier. Le recours est rejeté.

## Erwägungen

### E. 1

a) Les recourants dénoncent une violation de l'art. 23 al. 1 du règlement de PPA "En Grandchamp" (ci-après: RPPA). Ils relèvent que l'art. 23 al. 1 RPPA fixe la surface brute de plancher égale à 14'800 m

### E. 2

a) Les recourants dénoncent une violation des règles fédérales et cantonales concernant l'équipement du bien-fonds en accès. Ils relèvent que la notice d'impact sur l'environnement établie par le E. \_\_\_\_\_ en septembre 2007 ne serait plus d'actualité, notamment en ce qui concerne les charges de trafic: en conséquence, une nouvelle étude s'imposerait. Selon les recourants, le rapport F. \_\_\_\_\_ complémentaire du 9 février 2015 ne serait pas suffisant pour les raisons suivantes: le F. \_\_\_\_\_ fonderait son analyse sur une génération de trafic de l'ordre de 800 à 900 véhicules par jour mais cette appréciation ne tiendrait pas compte des données les plus récentes. C'est ainsi qu'en novembre 2014 la Commission communale des finances estimait à environ 500 à 600 habitants l'augmentation de la population générée par les deux quartiers appelés à se densifier au Sud-Est de la commune. En particulier, le projet de Plan partiel d'affectation "En Porteau" (ci-après: PPA "en Porteau") permettrait

d'accueillir environ 450 nouveaux habitants qui, ajoutés au 350 habitants du PPA "En Grandchamp" porterait un nombre total de nouveaux habitants à 800; ainsi, la conclusion du rapport F.\_\_\_\_\_ complémentaire de 2015 serait en contradiction avec les projets de la municipalité tendant à entreprendre le réaménagement du chemin des Boulingrins, le chemin de Porteau et le chemin des Cerisiers. Les recourants estiment que la largeur du chemin des Boulingrins et celle du chemin de Porteau, de l'ordre de

## E. 5

mètres seulement, rendraient les croisements problématiques, parfois impossibles. De plus, ces chemins ne seraient dotés d'aucun trottoir et d'aucune piste cyclable. Selon les recourants, le trafic engendré par la construction des 11 immeubles locatifs ainsi que celle d'une crèche privée dans le périmètre du PPA "En Grandchamp" ne pourrait en l'état être absorbé par les voies d'accès existantes. b) Dans sa réponse au recours du 27 juin 2016, la Caisse fédérale relève que dans son étude complémentaire de février 2015, le F.\_\_\_\_\_ aurait remis à jour le diagramme d'écoulement du trafic avec les valeurs plus récentes (état 2012). L'étude de F.\_\_\_\_\_ mettrait en évidence une génération de trafic supplémentaire de l'ordre de 30 à 40 déplacements de véhicules par jour en raison de la construction et de l'exploitation d'une crèche soit une augmentation de trafic d'environ 4% par rapport à la valeur prise en compte dans la notice d'impact 2007. La Caisse D.\_\_\_\_\_ relevait aussi qu'à la suite de négociations avec la commune en juin 2015, le projet prévoyait désormais 20 places de parc en moins. Ainsi, le nouveau projet "En Grandchamp" avec 190 places de stationnement, devrait générer environ 750 à 850 véhicules par jour en lieu et place des 800 à 900 véhicules par jour mentionnés dans la notice d'impact de 2007. En ce qui concerne le projet de PPA "En Porteau", en cours d'étude, il avait évolué en passant d'une projection d'environ 180 nouveaux habitants à 450 nouveaux habitants. Les charges du trafic resteraient relativement faibles et ne remettraient pas en cause les conclusions de la notice d'impact sur l'environnement de 2007. La Caisse D.\_\_\_\_\_ fait état encore d'une prise de position du F.\_\_\_\_\_ concernant les accès existants, formulée dans les termes suivants: "Tout d'abord, il est important de préciser que les normes VSS SN 640'040b à 640'045 relatives aux types de route n'ont pas force de loi. Ainsi, elles restent des recommandations intéressantes, mais elles doivent être interprétées au cas par cas. En l'occurrence, voici les caractéristiques des principaux axes concernés par le projet En Grandchamp (selon le schéma de distribution du trafic; NIE PPA En Grandchamp, septembre 2007, figure 7): · Le chemin des Boulingrins : il s'agit d'une route collectrice. Compte tenu de sa charge de trafic (~4'200 véh/jour attendus avec le projet En Grandchamp, soit environ 460 véh/hp), cet axe correspond à une route collectrice de quartier au sens de la norme VSS 640'044. · Le chemin du Porteau : Il s'agit d'une route collectrice. Compte tenu de sa charge de trafic (~950 véh/jour actuellement et ~1'470 véh/jour attendus avec le projet En Grandchamp, soit environ 150 véh/hp), cet axe correspond à une route collectrice de quartier au sens de la norme VSD 640'044. · Le chemin des Cerisiers (entre son intersection avec le chemin du Porteau et avec le chemin de Chamoyron): il s'agit d'une route de desserte principale. Compte tenu de sa charge de trafic (~1'200 véh/jour actuellement et ~1'400 véh/jour attendus avec le projet En Grandchamp, soit environ 140 véh/hp), cet axe correspond à une route de desserte de quartier au sens de la norme VSS 640'045. Ce tronçon de route est actuellement équipé d'un trottoir. · Le chemin des Cerisiers (entre son intersection avec le chemin du Porteau et avec le sentier de la Clavaz): il s'agit d'une route de desserte locale. Compte tenu de sa charge de trafic (~800 véh/jour actuellement et ~880 véh/jour attendus avec le projet En Grandchamp, soit environ 90 véh/hp), cet axe correspond à une route

d'accès au sens de la norme VSS 640'045. En conclusion, selon nous: · Les axes susmentionnés sont aptes à accueillir, en l'état actuel, le projet En Grandchamp . Ils respectent notamment les largeurs minimales liées aux cas de croisements déterminants, selon la typologie de l'axe concerné (norme VSS). · Les trottoirs recommandés par les normes VSS le long de ces axes sont évidemment une mesure très intéressante en faveur de la mobilité douce sur un itinéraire piétonnier structurant entre St-Légier et Vevey / La Tour-de-Peilz (franchissement de l'autoroute). C'est pour cette raison qu'il est prévu d'aménager des cheminements piétonniers sécurisés le long des axes qui n'en offrent pas actuellement (Boulingrins, Porteau, Cerisiers-Ouest). Néanmoins, l'exécution de ces trottoirs est à notre avis indépendante de la réalisation du projet En Grandchamp . Elle s'inscrit dans une réflexion plus large / générale, tendant à favoriser la mobilité douce à l'échelle (inter-communale). Il est à noter particulièrement que la liaison entre le projet En Grandchamp et le centre du village de St-Légier via le chemin des Cerisiers (tronçon-Est) est d'ores et déjà équipée d'un trottoir." c) La municipalité soutient aussi dans sa réponse que l'étude réactualisée de février 2005 du F.\_\_\_\_\_ permettrait de considérer que le projet de PPA "En Grandchamp" resterait acceptable du point de vue des circulations. Il est conditionné au maintien du carrefour giratoire entre le chemin des Boulingrins et la route de St-Légier. d) Dans son mémoire complémentaire du 5 août 2016, les recourants se réfèrent à la conclusion de la notice d'impact de 2007 formulée dans les termes suivants: "L'incidence du trafic futur généré par le PPA "En Grandchamp", ainsi que celle des autres PPA du secteur Sud de la commune, sont significatives sur le réseau routier proche (chemin des Cerisiers, chemin du Porteau et chemin des Boulingrins), mais ces axes, qui seront réaménagés en offriront la possibilité." Les recourants relèvent que la charge de trafic avait "considérablement" augmenté depuis 2007, et que le bureau d'étude aurait "subitement retourné sa veste" en estimant que le projet "En Grandchamp" resterait acceptable du point de vue des circulations. L'insuffisance de l'équipement routier serait incontestable. Les recourants se réfèrent encore au rapport 47 OAT précisant que l'aménagement de l'entrée du parking prévu par le PPA "En Grandchamp", au droit du chemin des Cerisiers, devait faire l'objet d'une coordination avec le projet de PPA "Porteau". Or, aucune étude n'aurait été entreprise afin de réaliser cette coordination. e) La municipalité s'est déterminée sur cette écriture le 12 août 2016 en précisant que selon les conclusions du rapport F.\_\_\_\_\_ de février 2015, les accès actuels seraient suffisants pour recevoir le seul trafic généré par le PPA "En Grandchamp". La Caisse D.\_\_\_\_\_ s'est également déterminée le 16 août 2016 dans le même sens; selon les conclusions de l'étude F.\_\_\_\_\_ de février 2015, les dessertes actuelles seraient déjà suffisantes pour assurer l'accès aux réalisations prévues par le PPA "En Grandchamp". Les recourants soutiennent aussi que les démarches entreprises par la municipalité pour les projets de réaménagements du chemin des Boulingrins démontreraient que les accès existants seraient actuellement insuffisants. Le rapport technique du G.\_\_\_\_\_, préciserait que le chemin des Boulingrins n'offrirait actuellement qu'un niveau de sécurité précaire, aussi bien pour le trafic motorisé que les modes doux, qui ne disposent d'aucun aménagement propre. 3. a) Selon l'art. 104 al. 3 LATC, la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. L'art. 49 al. 1 LATC précise que l'équipement est défini par la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité

- celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, 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 (Jomini commentaire LAT art. 19 n°19). 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 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 être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage ( ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241 ainsi que les ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du tribunal se réfère en principe aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route et des transports, désignées normes VSS (arrêts AC 1995/0050 du 8 août 1996, AC 7519 du 6 janvier 1993, AC 1992/0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190 et l'arrêt AC 1002/0379 du 24 juin 1994). 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.2003.0017 du 29 décembre 2004, AC.2001.0099 du 18 avril 2002, AC.2000.0051 du 10 avril 2001, AC 1998/0005 du 30 avril 1999 et AC 1999/0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a et l'arrêt AC 1999/0048 du 20 septembre 2000). b) En ce qui concerne l'estimation de la génération de trafic, le tribunal a eu l'occasion d'observer qu'il existait différentes méthodes de calcul: selon les évaluations pratiquées par les ingénieurs en trafic, une place de parc d'une habitation génère environ 2.5 à 3.5 mouvements de véhicules par jour; en outre, selon les recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (EAE), chaque place génère environ 0.35 véhicule par heure de pointe (arrêt TA AC 2000/0051 du 10 avril 2001). Aussi, la norme VSS 640 016a sur le trafic déterminant donne des valeurs indicatives sur le trafic horaire déterminant (THD) en pourcentage du trafic journalier moyen (TJM). C'est ainsi que pour le trafic pendulaire et le trafic local, la valeur moyenne de 10% du TJM est retenue pour évaluer le trafic horaire déterminant (tableau 1 de la norme VSS 640 016a). Il convient de préciser que les normes VSS définissant les types de routes s'appliquent à la planification de quartiers nouveaux, où il s'agit d'éviter la création de situations dangereuses, et elles n'abordent pas les situations existantes (arrêt AC.1995.0050 du 8 août 1996); elles servent toutefois de référence pour apprécier la capacité des voies de dessertes existantes (voir arrêt AC.2001.0099 du 18 avril 2002). c) En l'espèce, en ce qui concerne la génération de trafic, le rapport F.\_\_\_\_\_ intégré dans la notice d'impact sur l'environnement de 2007 du E.\_\_\_\_\_, mentionne une fourchette entre 800 et 900 trajets de véhicules par jour. Ce calcul est obtenu en appliquant un taux de génération de trafic de 2.5 mouvements de véhicules par jour par habitant ( $330 \text{ habitants} \times 2.5 = 825 \text{ trajets de véhicules par jour}$ ) et une génération de trafic estimée selon la rotation du stationnement en tenant compte de deux rotations par places de stationnement pour les places destinées aux habitants et à trois rotations par places de stationnement destinées aux visiteurs soit 880 trajets/véhicules par jour. Dans le rapport complémentaire de F.\_\_\_\_\_ de février 2015, il est relevé que les modifications suivantes sont intervenues par rapport au plan partiel d'affectation, à savoir: la surface brute de plancher habitable a été augmentée de 14'800 m<sup>2</sup> à 15'500 m<sup>2</sup> ; 150 logements sont prévus contre 149 logements mentionnés dans la notice d'impact de 2007; enfin, une crèche dont la surface utile est de l'ordre de 140 m<sup>2</sup>, s'ajoute aux surfaces brutes de plancher habitable. Selon les conclusions du rapport F.\_\_\_\_\_ complémentaire de

février 2015, la génération de trafic du projet mis à l'enquête publique pourrait être considérée comme légèrement supérieure d'environ 30 à 40 déplacements/véhicules par jour par rapport à la valeur prise en compte dans la notice d'impact sur l'environnement 2007 en raison de la construction d'une crèche, dont les besoins en stationnement pouvaient être estimés à raison de 8 cases pour le personnel et les visiteurs. Cela étant précisé, les méthodes d'estimation du trafic utilisées par le F. \_\_\_\_\_ paraissent empiriques et le rapport n'indique pas les bases scientifiques sur lesquelles il se fonde. Cette méthode d'estimation n'étant pas documentée, elle ne peut être retenue par le tribunal, qui doit s'en tenir à sa jurisprudence. Ainsi, en prenant en considération une génération de trafic située dans la fourchette de 2.5 à 3.5 mouvements de véhicules par jour par case de stationnement, le trafic probable se situe dans une fourchette allant de 475 véhicules par jour ( $190 \times 2.5$ ) jusqu'à 665 véhicules par jour ( $190 \times 3.5$ ) auquel s'ajoutent les 30 à 40 déplacements de véhicules par jour générés par l'exploitation de la garderie soit un trafic pouvant varier dans la fourchette allant de 505 véhicules par jour ( $475 + 30$ ) à 705 véhicules par jour ( $665 + 40$ ). Ainsi, le trafic qui sera vraisemblablement généré par le projet contesté, en tenant compte des méthodes d'estimations retenues par la jurisprudence, sera de l'ordre de 700 véhicules par jour. Cela étant précisé, les recourants ne contestent pas les schémas de distribution du trafic mentionnés dans la figure 7 de la notice d'impact sur l'environnement de 2007, présentant la répartition suivante: 10% sur la branche Ouest du chemin des Cerisiers soit 70 TJM ( $700 \times 10\%$ ), 25% sur la branche Est, soit 170 TJM, ( $700 \times 25\%$ ), 65% pour le chemin du Porteau, soit 455 TJM ( $700 \times 65\%$ ) et 50% pour la branche Ouest du chemin des Boulingrins, soit 350 TJM ( $700 \times 50\%$ ), et 15% pour la branche Est, soit 105 TJM ( $700 \times 15\%$ ). Par ailleurs, selon les derniers comptages relevés par le F. \_\_\_\_\_, le trafic actuel sur la branche Ouest du chemin des Cerisiers est de 800 TJM, et de 1'200 TJM sur la branche Est. Il s'élève à 950 TJM sur le chemin du Porteau et à 4'200 TJM pour le chemin des Boulingrins. En partant d'une base de génération de trafic de 700 véhicules par jour, l'augmentation de trafic sur les différentes voies d'accès au parking s'établit de la manière suivante : - sur le tronçon Ouest du chemin des Cerisiers, 70 véhicules par jour, soit un trafic total de 870 véhicules par jour ( $800 + 70$ ), correspondant à une augmentation de trafic de 9%, - sur le tronçon Est du chemin des Cerisiers 170 véhicules par jour, soit un trafic total de 1'370 véhicules par jour ( $1200 + 170$ ), correspondant à une augmentation de trafic de 15%, - sur le chemin du Porteau, 455 véhicules par jour, soit un trafic total de 1'405 véhicules par jour ( $950 + 455$ ) correspondant à une augmentation de trafic de l'ordre de 48%, - sur le tronçon Ouest du chemin des Boulingrins, 350 véhicules par jour, soit un trafic total de 4'550 véhicules par jour ( $4'200 + 350$ ), correspondant à une augmentation de trafic de 8,5%, - sur le tronçon Est du chemin des Boulingrins 105 véhicules par jour, soit un trafic total de 4'305 véhicules par jour ( $4'200 + 105$ ) soit une augmentation de trafic de 2.5%. d) Il convient donc d'examiner si cette augmentation de trafic est compatible avec l'état du réseau des routes existantes. A cet égard, les normes VSS permettent d'apprécier la capacité des voies de dessertes et des routes collectrices selon leurs caractéristiques. aa) Chemin des Cerisiers Selon les explications complémentaires du F. \_\_\_\_\_, le tronçon Est du chemin des Cerisiers, entre son intersection avec le chemin du Porteau et le chemin du Chamoyron, serait qualifié d'une route de desserte principale. La norme VSS 640.045 désignée : « projet, base, type de route: route de desserte » classe les routes de desserte en 3 catégories à savoir, les routes de desserte de quartier, les routes d'accès et les chemins d'accès. La route de desserte de quartier a une capacité pratique de 150 véhicules par heure soit 1'500 trajets de véhicules par jour. La route de desserte de quartier doit être équipée

d'un trottoir sur l'un des côtés avec un nombre de voies de circulation fixée à deux. En ce qui concerne le marquage, il est précisé que la ligne médiane peut exceptionnellement être marquée et enfin que les aménagements pour le trafic des deux-roues légers ne sont pas nécessaires. Pour la largeur de la voie, le cas de croisement déterminant est celui d'un camion avec une voiture de tourisme en cas de vitesse très réduite, ce qui correspond à une largeur totale de 5,30 mètres pour une vitesse allant de 0 à 20 km à l'heure (voir norme VSS 640.201 désignée : « profil des géométriques type, dimensions de base et gabarits des usagers de la route », tableau 5). En l'espèce, cette largeur est largement respectée sur la plus grande majorité du tronçon Est du chemin des Cerisiers, qui peut absorber la génération de trafic liée à la réalisation du projet contesté. Le trottoir aménagé est pourvu d'une bordure semi-franchissable permettant de résoudre les cas de croisements non prévus par la norme entre deux camions, ou dans les situations de rétrécissements exceptionnels. Le tronçon Ouest du chemin des Cerisiers est qualifié de route d'accès par la prise de position du F.\_\_\_\_\_. La norme VSS 640'045 prévoit pour ce type d'accès un trafic horaire déterminant de 100 véhicules par heure, soit 1'000 trajets de véhicules par jour, avec des caractéristiques d'aménagement des voies de circulation réduites. Les marquages ne sont pas nécessaires et le cas de croisement déterminant pour la largeur de la voie en cas de vitesse très réduite de deux voitures de tourisme correspond à une largeur minimale de 4,40 mètres pour une vitesse allant de 0 à 20 km/h (voir norme VSS 640'201). Toutes ces caractéristiques sont largement respectées par le tronçon Ouest du chemin des Cerisiers dont la charge de trafic totale, avec la réalisation du projet contesté, s'élève à 870 véhicules par jour et s'inscrit encore dans la limite de 1'000 véhicules par jour pour ce type de voie de desserte. bb) Le chemin du Porteau Le chemin du Porteau est qualifié par le F.\_\_\_\_\_ de route collectrice de quartier au sens de la norme VSS 640.044 désignée « projet, bases, type de route: route collectrice ». La route collectrice de quartier, selon cette norme, peut absorber en trafic horaire déterminant de 500 véhicules par heure (soit un trafic journalier moyen de 5000 véhicules) avec des caractéristiques d'aménagements réduites; le marquage d'une ligne médiane est souhaité. La largeur de la route devrait permettre de respecter le cas de croisement d'un camion avec une voiture de tourisme à vitesse réduite, ce qui correspond à une largeur de 5.70 mètres pour une vitesse allant de 30 à 40 km/h (voir tableau 5 de la norme VSS 640.201). Le tribunal constate toutefois que la qualification de route collectrice de quartier pour le chemin du Porteau est discutable. A terme, c'est-à-dire avec la réalisation du PPA "Porteau", cette route assurera clairement le fonctionnement d'une route de desserte de quartier au sens de la norme VSS 640.045, et elle en présente d'ailleurs les caractéristiques essentielles. Ce tronçon de route ne comporte pas de trottoir mais il ressort de l'instruction de la cause, que le chemin du Porteau, qui permet uniquement l'accès au chemin des Boulingrins, ne correspond pas actuellement au tracé d'un itinéraire en mobilité douce, destiné aux piétons. Le trafic actuel au chemin du Porteau correspond à celui d'une route de desserte de quartier et non pas à celui d'une route collectrice de quartier et ce chemin paraît apte à absorber l'augmentation de trafic prévu sur cette voie, estimée à 455 véhicules par jour, compte tenu d'un trafic actuel de 950 véhicules par jour. La capacité de la route pour le trafic horaire déterminant ne dépassera pas la limite de 150 véhicules par heure fixée pour les routes de desserte de quartier (norme VSS 640'045). La réalisation du PPA « En Porteau » permettra l'aménagement d'un trottoir sur cette voie, qui n'est pas nécessaire en l'état pour la réalisation du PPA « En Grandchamps ». cc) Le chemin des Boulingrins Le tronçon Ouest du chemin des Boulingrins présente, en raison de son trafic actuel, les caractéristiques d'une route collectrice de quartier (voir ci-dessus consid. bb)

dont la largeur devrait permettre le cas de croisement à vitesse réduite d'un camion avec une voiture de tourisme, ce qui correspond à une largeur de 5.70 mètres pour une vitesse allant de 30 à 40 km/h (voir tableau 5 de la norme VSS 640.201). La largeur actuelle du chemin des Boulingrins qui varie de 5 mètres à 6 mètres par secteurs n'est pas toujours conforme pour les routes collectrices de quartier et cette voie ne bénéficie pas de l'aménagement d'un trottoir. Le tribunal a expérimenté le cas de croisement avec une camionnette et a constaté, dans un tronçon où la largeur est de l'ordre de 5 mètres, que les accotements pouvaient facilement être utilisés sans qu'il en résulte un danger pour le trafic. Par ailleurs, l'augmentation de trafic estimée à 350 véhicules par jour pour un trafic actuel de 4'200 véhicules par jour reste dans une proportion raisonnable (15%) et acceptable tant pendant la période transitoire que la réalisation du projet d'élargissement du chemin des Boulingrins. Ces considérations sont à plus forte raison valables pour le tronçon Est du chemin des Boulingrins conduisant à la route de Blonay. En ce qui concerne l'aménagement d'un trottoir, le chemin des Boulingrins ne constitue pas en l'état un itinéraire piétonnier. Ce chemin longe l'autoroute sur une partie importante de son tracé, ne se prête pas à la randonnée; les parties, lors de l'inspection locale, ont confirmé que cet itinéraire n'est pas utilisé par les piétons actuellement. e) En définitive le tribunal considère que les capacités du réseau existant sont suffisantes pour absorber le trafic généré par le projet de construction tendant à réaliser les logements prévus par le PPA "En Grandchamp" et que les conditions d'équipement en accès sont remplies pour le plan contesté de sorte que le permis de construire a été délivré de manière conforme aux exigences de l'art. 103 al. 4 LATC et 19 LAT. Il n'est ainsi pas nécessaire de déterminer si la procédure de permis de construire devait être coordonnée ou non avec le projet d'élargissement du chemin des Boulingrins. Au demeurant, le projet d'élargissement du chemin des Boulingrins a été mis à l'enquête publique. A cet égard, le tribunal relève que l'art. 36 al. 2 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41) permet déjà de tenir compte des projets d'assainissement mis à l'enquête publique alors même que leur réalisation apparaît seulement probable (voir ATF 1A.90/2002 du 7 février 2003). Le même principe peut être appliqué en ce qui concerne l'élargissement d'une voie d'accès, ce d'autant plus que l'exigence de l'équipement en accès ne doit être satisfaite non pas au moment de l'octroi du permis de construire, mais à l'achèvement des travaux (art. 104 al. 3 LATC); aussi, le délai de réalisation du projet contesté, par son ampleur, permet raisonnablement de s'attendre à ce que les travaux d'élargissement du chemin des Boulingrins soient entrepris en temps utiles. Enfin, le tribunal n'a pas à statuer sur la question de l'équipement en accès du projet de PPA "En Porteau" qui devra être étudié et dimensionné en tenant compte du trafic généré par le PPA "En Granchamps" et qui assurera de cette manière la coordination entre les deux planifications. 4. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision attaquée maintenue. Au vu de ce résultat, il convient de mettre les frais de justice, arrêtés à 4'000 fr. à charge des recourants solidairement entre eux. La Municipalité de St-Légier-La Chiésaz ainsi que la Fondation constructrice, qui obtiennent gain de cause et qui ont consulté chacune un homme de loi, ont droit aux dépens qu'elles ont requis, arrêtés à 2'500 francs.

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