

# VD\_OMNI AC.2017.0009 vom 9. Februar 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-02-09, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2017.0009](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2017.0009)

FR: VD\_OMNI AC.2017.0009 du 9 février 2018

IT: VD\_OMNI AC.2017.0009 del 9 febbraio 2018

## Regeste

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_/Municipalité de Vallorbe, C. \_\_\_\_\_ | Recours contre une autorisation de construire 4 immeubles locatifs en zone urbaine à forte densité. La délivrance du permis de construire quatre mois après la notification de la décision de levée des oppositions respecte encore la concordance matérielle des décisions et ne viole pas le droit d'être entendu des recourants (consid. 2). Les bâtiments sont réglementaires s'agissant du nombre de niveaux et en ce qui concerne les mouvements de terre (consid. 3 & 4). Admission du grief relatif à l'esthétique du projet (consid. 5), le Tribunal n'étant pas en mesure d'apprécier l'intégration du projet en l'absence de plans complets, précis et clairs. Admission des griefs relatifs au respect du coefficient d'utilisation du sol (consid. 7) et aux places de stationnement et d'accès, en l'absence notamment d'une coordination avec les projets d'aménagement de la rue dans laquelle les bâtiments seront implantés (consid. 8, 10 & 11). Recours admis.

## Erwägungen

### E. 1

Les recourants se plaignent d'une violation de l'art. 109 al. 2 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11). Ils soutiennent que la procédure de désaffectation du domaine public, par laquelle une surface de terrain de 764 m<sup>2</sup> a été détachée du domaine public DP 69, et rattachée à l'ancienne parcelle n° 1355, était entachée d'un vice formel. Selon eux, la localisation des parcelles mentionnée sur l'avis d'enquête était erronée, ce qui les aurait induits en erreur et empêchés de faire valoir leurs droits dans cette procédure lors de laquelle ils n'ont pas fait opposition. Ils estiment que la désaffectation du DP 69 est nulle et qu'une nouvelle mise à l'enquête publique devrait avoir lieu. Dans l'attente du résultat de celle-ci, la procédure relative au projet litigieux devrait être suspendue. a) L'art. 109 LATC a la teneur suivante: "1 La demande de permis est mise à l'enquête publique par la municipalité pendant trente jours.

### E. 2

L'avis d'enquête est affiché au pilier public, publié dans un journal local, dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud ainsi que sur le site Internet officiel de l'Etat de Vaud; il indique de façon précise le propriétaire, l'auteur du projet au sens de l'article 106, le lieu d'exécution des travaux projetés et, s'il s'agit d'un bâtiment, sa destination, ainsi que les dérogations éventuelles demandées.

### E. 3

Le règlement communal peut exiger en outre la pose d'un panneau indiquant l'objet et les dates de l'enquête publique.

#### **E. 4**

Les oppositions motivées et les observations sur le projet sont déposées par écrit au greffe municipal dans le délai d'enquête, durant lequel elles peuvent être consultées par tous les intéressés.

#### **E. 5**

Les recourants critiquent de manière générale la hauteur des bâtiments projetés qu'ils trouvent démesurés. Dans la mesure où le RPGA ne fixe pas de hauteur maximale pour les bâtiments dans la zone concernée, le grief des recourants relatif à la hauteur excessive des bâtiments doit être examiné dans le cadre de l'examen de la clause d'esthétique et d'intégration qui est également contestée par les recourants (cf. infra consid. 6).

#### **E. 6**

Les recourants estiment que le projet contrevient à la clause d'esthétique et d'intégration (art. 37 et 42 RPGA). a) L'art. 42 RPGA intitulé " Préservation du cadre bâti ", applicable aux bâtiments sis dans la zone urbaine à forte densité (par renvoi de l'art. 48 RPGA), a la teneur suivante: "Les nouvelles constructions, transformations et réhabilitations doivent respecter le caractère de cette partie de la localité. En particulier, toute construction ou aménagement orienté sur la rue doit contribuer à la valorisation de cet espace, notamment par la qualité architecturale de l'intervention." L'art. 37 RPGA, intitulé " enlaidissement et banalisation du territoire communal " qui se trouve dans les règles applicables à toutes les zones, a la teneur suivante: "1 La Municipalité veille à préserver l'aspect général de la localité. A cet effet, elle peut prendre toute mesure pour empêcher l'enlaidissement ou la banalisation du territoire communal. 2 Hormis dans la zone d'activités pour laquelle des dispositions particulières sont applicables, l'entreposage de matériaux, de véhicules endommagés ou à l'abandon ou d'autres objets à ciel ouvert est interdit." b) Le RPGA contient également des dispositions applicables à toutes les zones relatives à l'urbanisme et au traitement des espaces extérieurs. L'art. 7 RPGA traite des directives d'urbanisme, elle a la teneur suivante: "1 Les directives d'urbanisme font partie intégrante du présent règlement; elles n'ont pas un caractère normatif. 2 Elles déterminent les principes particuliers d'urbanisme à appliquer lors de toute intervention sur l'espace bâti ou l'aménagement de l'espace-rue. Elles doivent conduire à une insertion urbanistique satisfaisante des nouvelles réalisations, notamment en favorisant une urbanisation le long des voies publiques et en laissant des espaces libres à l'intérieur des îlots. 3 Les directives contiennent la description de la situation type et elles traitent du potentiel constructible, de la volumétrie générale du traitement à réserver à l'espace de contact entre le domaine privé et le domaine public ainsi que des autres espaces extérieurs. Elles peuvent également contenir une représentation schématique des principes d'urbanisme à respecter." L'art. 18 RPGA intitulé " Esthétique le long des voies publiques " a la teneur suivante: "La Municipalité veille à préserver et au besoin à améliorer progressivement l'esthétique des façades orientées sur les voies publiques. A cette fin, elle peut exiger l'amélioration du traitement des façades lors de tout projet de transformation d'une certaine importance." Le glossaire du RPGA définit la banalisation du territoire dans les termes suivants: " Succession de réalisations de constructions ou d'aménagements extérieurs sans caractère conduisant à un appauvrissement des lieux qui perdent leur identité. Juxtaposition d'éléments identiques ou trop apparentés entraînant la disparition des repères dans le territoire" (p. 36 ). La qualité architecturale est définie de la manière suivante: " Caractéristiques esthétiques et fonctionnelles déterminées par le talent de l'architecte

(composition d'ensemble, compositions des façades, mise en œuvre des matériaux, dialogue avec les parties environnantes etc.). La qualité architecturale échappe, par définition, aux tentatives de codification " (p. 40). Le RPGA prévoit ainsi pour les nouveaux bâtiments sis dans la zone urbaine à forte densité, une obligation particulière d'intégration de toute nouvelle construction ou aménagement orienté sur la rue, notamment par la qualité architecturale de l'intervention (cf. art. 42 RPGA par renvoi de l'art. 48 RPGA). Cette préoccupation figure également dans la directive B précitée qui recommande de soigner le traitement des façades sur rue des bâtiments. L'art. 18 RPGA précité prévoit de manière générale que la Municipalité doit veiller à préserver et au besoin à améliorer progressivement l'esthétique des façades orientées sur les voies publiques. c) L'art. 86 LATC impose à la municipalité de veiller 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 (art. 86 al. 1). La municipalité peut refuser le permis de construire pour des projets susceptibles de compromettre l'aspect ou 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 (art. 86 al. 2). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral (TF 1C\_450/2008 du 19 mars 2009 consid. 2.4), une construction ou une installation s'intègre dans l'environnement lorsque son implantation et ses dimensions n'affectent ni les caractéristiques ni l'équilibre du site et si, par sa forme et les matériaux utilisés, elle en respecte l'originalité. Il incombe au premier chef aux autorités municipales de veiller à l'aspect architectural des constructions; elles disposent à cet égard d'un large pouvoir d'appréciation (ATF 115 Ia 370 consid. 3; 115 Ia 363 consid. 2c; 115 Ia 114 consid. 3d; 101 Ia 213 consid. 6a; dans la jurisprudence cantonale voir par ex. AC.2014.0208 du 9 février 2015 consid. 4a). Dans ce cadre, l'autorité doit prendre garde à ce que la clause d'esthétique ne vide pas pratiquement de sa substance la réglementation de la zone en vigueur (ATF 115 Ia 114 consid. 3d; 114 Ia 343 consid. 4b; TF 1C\_506/2011 du 22 février 2011 consid. 3.3). Dès lors que l'autorité municipale dispose d'un large pouvoir d'appréciation, le Tribunal cantonal observe une certaine retenue dans l'examen de la question de l'esthétique, en ce sens qu'il ne substitue pas sans autre sa propre appréciation à celle de cette autorité, mais se borne à ne sanctionner que l'abus ou l'excès du pouvoir d'appréciation, la solution dépendant étroitement des circonstances locales (art. 98 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]; TF 1C\_450/2008 du 19 mars 2009; AC.2014.0208 du 9 février 2015 consid. 4a et les références). Ainsi, le Tribunal cantonal s'assurera que la question de l'intégration d'une construction ou d'une installation à l'environnement bâti a été examinée sur la base de critères objectifs généralement reçus et sans sacrifier à un goût ou à un sens esthétique particulièrement aigu, de manière que le poids de la subjectivité, inévitable dans toute appréciation, n'influe que dans les limites de principes éprouvés et par référence à des notions communément admises (AC.2014.0389 du 18 décembre 2015 consid. 8c; AC.2014.0208 précité consid. 4a; AC.2012.0388 du 28 novembre 2013 consid. 6a et les références; AC.2013.0207 du 26 novembre 2013 consid. 3a; AC.2013.0258 du 19 novembre 2013 consid. 3a; AC.2012.0113 et AC.2011.0065 précités). d) Les recourants soutiennent que par leur dimension, leur volume et leur implantation "rigide" sur une seule ligne, les bâtiments projetés portent atteinte au caractère du site bâti et "transforment complètement le quartier" qui serait constitué principalement de maisons d'habitation plus modestes qui ne sont pas dépourvues d'intérêt, certaines ayant obtenu la note 4 au recensement architectural communal (parcelles n° 169, 170, 172, 173, 179, 189) et une en note 3 (parcelle n°190). La Municipalité relève pour sa part que la zone

urbaine à forte densité correspond à la partie centrale de la localité, avec une densité construite très élevée (art. 46 RPGA). Elle expose que, dans cette zone, l'habitation collective est prédominante; la majorité des bâtiments au Nord du projet contiennent plusieurs logements et plusieurs bâtiments au Sud du projet comportent 8 logements chacun. Selon elle, l'aspect des bâtiments est satisfaisant et elle renvoie aux explications de l'architecte du constructeur dans sa note du 30 janvier 2017. L'architecte explique qu'il a souhaité créer une unité architecturale entre les bâtiments projetés par la réalisation de 4 volumes de construction reliés spatialement par une ligne "tendue" avec la volonté de maintenir les 4 bâtiments au même niveau et dans un même alignement. Cette intention architecturale serait encore accentuée par la création de rampes longitudinales pour accéder aux entrées des immeubles. Il indique toutefois avoir veillé à une identité propre à chaque bâtiment par un traitement soigné des façades (couleur différente pour chaque bâtiment, disposition des fenêtres, épaisseur différente d'isolation) et par une valorisation des espaces extérieurs.

e) L'art. 11 al. 3 RPGA prévoit que la Municipalité peut confier tout projet d'aménagement du territoire à la Commission permanente d'urbanisme du Conseil communal pour un préavis. En l'espèce, le projet a été soumis à la Commission d'urbanisme pour préavis, laquelle s'est réunie à 5 reprises pour étudier le projet, en dernier lieu les 8 et 16 novembre 2016. Dans son avis consultatif reçu le 17 novembre 2016 par la Municipalité, la Commission relève l'impact du projet sur le quartier. Elle demande que le traitement des façades, des aménagements extérieurs et de l'arborisation fassent l'objet d'un traitement particulier de la part de l'architecte, principalement sur le côté Nord, donnant sur la rue du \*\*\*\*\*, afin de casser l'effet d'alignement des nouveaux bâtiments et de faciliter l'intégration du projet dans le cadre bâti existant. Deux membres de la Commission estiment que l'aspect massif des bâtiments et leur homogénéité, depuis le côté Nord ne sont pas conformes avec les exigences d'intégration prévues aux art. 37 et 42 RPGA. Ils mettent en doute que les mesures prévues (choix des couleurs et arborisation adéquate) suffisent à éviter l'effet de monotonie des bâtiments.

f) Le projet prévoit la construction de 4 bâtiments. Selon les plans au dossier et les explications de l'architecte du constructeur, les bâtiments sont prévus sur une seule ligne et leurs faîtes sont tous situés au même niveau. Les bâtiments A et D sont longs de 34 m et les bâtiments B et C de 24.50 m (cf. plan dressé pour enquête 25 novembre 2015). Les bâtiments ont une hauteur au faîte de 11.82 m (voir les plans "Coupes et Façades Sud-Ouest/Nord-Est" du 7 décembre 2015). Le constructeur indique qu'il serait prêt à abaisser le faîte de 55 cm. Les entrées principales des bâtiments sont prévues au Nord des bâtiments et donnent sur la rue du \*\*\*\*\*. Les accès et les places de parc extérieurs donnent également sur la rue du \*\*\*\*\*. Le projet prévoit un accès piétonnier de part et d'autre des bâtiments par une rampe qui dessert chacun des bâtiments depuis la rue du \*\*\*\*\*. Cette rampe part du niveau de la rue du \*\*\*\*\* pour rejoindre les entrées des bâtiments, qui sont toutes situées à une altitude de 774 m (cf. plans "Coupes et Façades Sud-Ouest/Nord-Est" précités). Lors de l'audience du 9 juin 2017, l'architecte du constructeur a confirmé que la rampe d'accès va s'élever à une hauteur maximale de 1.70 m devant le bâtiment C pour rejoindre l'entrée principale du bâtiment. Le projet prévoit également au Nord des bâtiments, entre les bâtiments B et C, un accès motorisé aux parkings souterrains. Selon le plan des aménagements extérieurs du 7 décembre 2015, l'accès au niveau de la rue est situé à une altitude de 772.00 m alors que l'entrée aux parkings se trouve 2 m plus bas; l'accès est ainsi prévu dans une pente de 12% (cf. coupe I-I), ce qui nécessite d'aménager une rampe d'accès aux parkings. Quant aux places de parc extérieures, le plan dressé pour enquête précité mentionne 37 places de parc,

perpendiculaires à l'axe de route, le long de la Rue du \*\*\*\*\*. Ces aménagements semblent toutefois être remis en cause dans le cadre du projet de réaménagement de la rue du \*\*\*\*\*, actuellement en cours d'étude (voir les explications figurant dans l'avis consultatif de la Commission d'urbanisme, ainsi que les explications de la Municipalité dans la décision attaquée). g) Compte tenu de l'ensemble des aménagements extérieurs prévus, la relation entre les bâtiments et la rue du \*\*\*\*\* n'apparaît pas d'emblée évidente. Or, les plans mis à l'enquête publique ne permettent pas de se rendre compte de l'impact des bâtiments et des aménagements extérieurs sur la rue du \*\*\*\*\*. Le dossier comporte un plan de la façade Nord-Ouest des bâtiments A, B, C et D, intitulé " Coupe M-M (Sud-Est) & Façade Nord-Ouest ", du 7 décembre 2015. Cependant, ni la rue du \*\*\*\*\* ni les aménagements extérieurs, en particulier la rampe d'accès piétonnier aux bâtiments, ne sont figurés sur ce plan. Le plan dressé pour enquête du 25 novembre 2015 et le plan des aménagements extérieurs du 7 décembre 2015 comportent en outre des divergences quant aux accès prévus aux bâtiments. En effet, sur le plan dressé pour enquête précité, il est mentionné un "trottoir" continu (figuré en vert) qui relie l'ensemble des bâtiments. En revanche, sur le plan des aménagements extérieurs, il est dessiné deux rampes d'accès distinctes (figurées en jaune), la première pour les bâtiments A et B, la deuxième pour les bâtiments C et D. La rampe d'accès motorisé aux parkings n'est quant à elle pas représentée sur le plan des aménagements extérieurs. Avec sa note explicative du 30 janvier 2017, l'architecte du constructeur a encore produit deux photomontages intitulés " Animation Façades variante 1 " et " Animation Façade Variante 2 " qui illustrent les façades Nord-Ouest des bâtiments. Cependant ni la rue du \*\*\*\*\* ni les aménagements extérieurs prévus au Nord des bâtiments ne sont dessinés sur ces photomontages. Ceux-ci sont en outre peu clairs, dans la mesure où ils donnent l'impression que tous les accès aux bâtiments se trouvent au niveau de la rue alors que, comme on l'a vu, la rampe d'accès aux bâtiments B et C va s'élever par rapport au niveau de la rue du \*\*\*\*\* pour atteindre une hauteur de 1.70 m devant l'entrée du bâtiment C. Le 21 juin 2017, la Municipalité a encore transmis un document intitulé " Schéma explicatif: Relation Rue/Bâtiments " établi par l'architecte du constructeur le 12 juin 2017 qui indique que la variante d'un "trottoir continu" tel que figuré sur le plan dressé pour enquête précité, devrait être supprimée selon le nouveau plan d'aménagement de la rue du \*\*\*\*\* en cours d'étude par la Commune de Vallorbe. La Municipalité a indiqué en audience son souhait de disposer d'un fronton uniforme des bâtiments litigieux. Si ce souhait paraît respecté s'agissant de l'alignement des toitures, il n'en va pas de même des façades donnant sur la rue du \*\*\*\*\*. Il ressort en effet des constatations précitées qu'il n'y aura pas de fronton uniforme s'agissant des entrées aux bâtiments, compte tenu de la différence de niveau entre ceux-ci et la rue. On songe en particulier à l'entrée du bâtiment C prévu à 1.70 m depuis le niveau de la rue. L'impact visuel de ces entrées surélevées par rapport à la rue ne ressort pas des plans et documents au dossier. h) Vu ce qui précède, force est de constater que les plans et les autres documents figurant au dossier sont incomplets, imprécis, voire contradictoires et qu'ils ne permettent dès lors pas d'avoir une vision claire et complète de la relation entre les bâtiments projetés, leurs aménagements extérieurs et la rue. Il manque notamment un profil des bâtiments montrant leur rapport à la rue du \*\*\*\*\*, ainsi que des plans précis sur les aménagements extérieurs. Dans ces conditions, le Tribunal n'est pas en mesure d'apprécier l'esthétique et l'intégration du projet, compte tenu des exigences réglementaires rappelées ci-dessus. Partant, l'appréciation de la Municipalité selon laquelle la clause d'esthétique et d'intégration est respectée pour ce projet ne peut pas être confirmée en l'état. i) Le grief des

recourants doit être admis dans cette mesure. La décision attaquée doit donc être annulée et la cause renvoyée à la Municipalité pour qu'elle invite le constructeur à produire des plans complets et précis, permettant en particulier de visualiser le rapport du projet litigieux à la rue du \*\*\*\*\*, ainsi que les aménagements extérieurs prévus au Nord des bâtiments.

## **E. 7**

Les recourants se plaignent du non-respect du CUS (art. 25 et 49 RPGA). a) A teneur de l'art. 47 al. 1 LATC, le législateur cantonal a délégué aux communes la compétence de fixer de manière précise dans leurs plans et règlements d'affectation les prescriptions relatives à la mesure de l'utilisation du sol, par quoi il faut entendre la définition du coefficient d'utilisation et/ou d'occupation du sol. Selon la jurisprudence cantonale constante, les communes peuvent préciser dans leur règlement communal quels sont les éléments à prendre en considération dans la surface bâtie pour le calcul du coefficient d'utilisation et/ou d'occupation du sol (AC.2016.0035 du 16 juin 2016 consid. 4b et les arrêts cités; AC.2014.0361 du 31 août 2015 consid. 2b; AC.2010.0235 du 29 novembre 2011 consid. 3a et la référence; AC.2008.0149 du 12 août 2009, consid. 3a; AC.2008.0283 du 15 avril 2009 consid. 2a). b) L'art. 49 RPGA, qui fixe le CUS maximal dans la zone urbaine à forte densité, a la teneur suivante: "1 Le CUS est limité à 0,8. Les bâtiments existants peuvent avoir un coefficient d'utilisation du sol supérieur, pour autant qu'ils ne soient pas agrandis et que le stationnement puisse être réglé sans dommages pour les espaces extérieurs. [...]". L'art. 25 RPGA, applicable à toutes les zones, définit le CUS de la manière suivante: "1. Le coefficient d'utilisation du sol (CUS) est le rapport entre la surface brute de plancher habitable, calculée selon la norme ORL 514 420, et la surface de la partie de la parcelle située dans la zone à bâtir considérée." c) Les recourants renvoient à la définition de la norme 514.420 ORL établie par l'Institut pour l'aménagement local, régional et national de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) citée par Benoît Bovay et al., Droit fédéral et vaudois de la construction, 4<sup>ème</sup> éd. Lausanne 2010, p. 603. Selon cette norme (chif. 1.2), il faudrait déduire de la surface constructible les surfaces de rues, des accès et des trottoirs nécessaires au raccordement; les surfaces destinées au trafic et définies par des projets pour lesquels la procédure légale est engagée ou achevée; les zones de verdure ou les zones non-constructibles prévues par un plan de zone ou plan de quartier, tels que les forêts et les cours d'eau. d) D'après la jurisprudence, qu'une surface soit quasiment entièrement grevée par des servitudes de passage privées et soit donc impropre à être bâtie n'empêche pas qu'elle soit prise en considération pour déterminer si la proportion de surface bâtie est respectée sur la parcelle (AC.2006.0167 du 13 septembre 2007, consid. 2b). En effet, il suffit que la surface d'une voie d'accès privée, grevée le cas échéant d'une servitude de passage, soit située en zone à bâtir pour être déterminante (AC.2016.0048 du 8 juin 2016 consid. 1c; AC.1995.0234 du 5 novembre 1996, consid. 3; 1993.0048 du 28 juillet 1993, consid. 2; 1992.0189 du 3 février 1993, consid. 3 in fine; ATF 1P. 72/2006 du 14 juillet 2006, consid. 3.3). Une exclusion se justifie en revanche lorsqu'un plan routier affecte la surface en cause à la voie publique (arrêt AC.1994.0217 du 7 avril 1995, consid. 4) ou que celle-ci est grevée d'une servitude en faveur de la collectivité pour les besoins d'une ligne de métro (arrêt AC.1992.0022 du 5 février 1993, consid. 2). Il n'est en conséquence pas arbitraire de prendre en compte un chemin d'accès privé pour calculer l'indice d'utilisation du sol (arrêts non publiés 1P.72/2006 du 14 juillet 2006, consid. 3.3; 1A.105/2005 du 29 novembre 2005, consid. 5.3). Dans un arrêt 1C\_332/2007 du 13 mars 2008, le Tribunal fédéral, interprétant une règle communale qui prévoyait de calculer la densité autorisée en fonction de la surface totale de la parcelle, n'avait pas suivi la solution préconisée par le

Tribunal administratif – devenu la CDAP dans l'intervalle -, qui avait considéré que la forme particulière de la parcelle en cause était de nature à compromettre l'application des règles sur la densité des constructions (AC.2006.0167 du 13 septembre 2007).

Contrairement au Tribunal administratif, le Tribunal fédéral a considéré qu'un chemin formant un appendice d'une longueur de quelques 175 m sur 5,5 m de largeur et d'une surface de 970 m<sup>2</sup> devait être inclus dans la surface constructible prise en compte pour calculer le coefficient d'occupation du sol et le coefficient d'utilisation du sol. e) Selon les recourants, il faudrait décompter de la surface totale de la parcelle, celle des trottoirs et des accès prévus sur la parcelle n° 174. Il en résulterait un dépassement du CUS réglementaire. La Municipalité estime que les chemins piétonniers (trottoirs) et les accès motorisés sont de caractère privé et qu'ils comptent dans la surface constructible de la parcelle. Elle se réfère aux calculs de l'architecte annexés à sa note du 30 janvier 2017 (schéma explicatif n° 3) qui retient comme surface constructible 5'635 m<sup>2</sup> et comme SPBU totale pour l'ensemble des 4 bâtiments 4'157.90 m<sup>2</sup>. Lors de l'audience du 9 juin 2017, le constructeur a produit de nouveaux calculs établis par son architecte (schéma explicatif n° 3bis), dans lesquels une surface de 403 m<sup>2</sup> correspondant au trottoir (rampe d'accès bâtiments) et à la rampe d'accès aux parkings a été déduite de la surface constructible (5635 m<sup>2</sup> – 403 m<sup>2</sup>). Il en résulte selon ce calcul que le projet reste réglementaire (5'232 m<sup>2</sup> de surface constructible pour une SBPU de 4157.90 m<sup>2</sup>, soit un CUS de 0.7947). f) L'art. 25 RPGA précité renvoie à la norme ORL 514 420 uniquement s'agissant du calcul de la surface brute de plancher habitable (SBPU) et non s'agissant du calcul de la surface constructible, laquelle est définie selon la dernière phrase de cette disposition, comme " la surface de la partie de la parcelle située dans la zone à bâtir considérée ". Compte tenu de la marge d'appréciation dont dispose la Municipalité pour interpréter ses règlements et de la jurisprudence du Tribunal fédéral précitée (cf. supra consid. 7d), le Tribunal estime que les rampes d'accès piétonniers aux bâtiments (trottoirs) et la rampe d'accès aux parkings souterrains, qui sont situés sur la parcelle du constructeur et qui sont prévus pour un usage essentiellement privé, comptent dans la surface constructible de la parcelle n° 174. D'ailleurs, au vu des plans présentés, il ne s'agit a priori pas d'un trottoir au sens du chiffre 1.2 de la norme ORL précitée, mais bien d'une rampe d'accès aux bâtiments, qui devrait alors être comptabilisée dans le CUS. C'est partant à juste titre que l'autorité intimée a retenu l'ensemble de la surface de la parcelle pour déterminer le CUS, soit 5'635 m<sup>2</sup>. En revanche, dans le cadre du projet de réaménagement de la rue du \*\*\*\*\* en cours d'étude par les autorités communales, il est prévu que le constructeur cède une surface de 180 m<sup>2</sup> de la parcelle n° 174 à la Commune (voir la promesse d'échange signée devant le notaire Badoux le 13 mars 2017 qui figure au dossier de la Municipalité). En échange, la Commune céderait au constructeur une surface de 43 m<sup>2</sup> du DP 69. La surface totale de la parcelle n° 174 serait ainsi réduite d'environ 140 m<sup>2</sup>. Cette diminution de parcelle n'a pas été prise en compte dans les calculs de l'architecte (cf. schémas explicatifs n° 3 et 3bis produits par le constructeur). Cette surface doit en conséquence être déduite de la surface totale de la parcelle n° 174 (5'635 m<sup>2</sup> - 140 m<sup>2</sup>), ce qui n'est du reste pas contesté par la Municipalité. La surface constructible déterminante est ainsi de 5'495 m<sup>2</sup>. Le CUS réglementaire est ainsi de 4'396 m<sup>2</sup> (5'495 x 0.8) g) En ce qui concerne, la SBPU, l'art. 25 RPGA renvoie à la norme ORL précitée 514 420. Selon cette norme, la surface brute de plancher utile se compose de la somme de toutes les surfaces d'étages en dessous et au-dessus du sol, y compris les surfaces des murs et des parois dans leur section horizontale. N'entrent toutefois pas en considération: 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. Selon la définition du dictionnaire Larousse, une coursive consiste en "une galerie de circulation (extérieure, en façade) ou un couloir desservant plusieurs logements ou locaux" (cf. égal. AC.2015.0114 du 6 septembre 2016 consid. 2a/bb; AC.2015.0243 du 30 mai 2016 consid. 3). h) Il ressort du plan dressé pour enquête précité et des explications données par l'architecte du constructeur lors de l'audience du 9 juin 2017 que le projet prévoit une rampe d'accès (dénommé "trottoir") en façade Nord-Ouest des bâtiments qui dessert l'ensemble des logements. Cette rampe constitue une coursive qui, selon la norme ORL précitée à laquelle renvoie l'art. 25 RPGA, doit être incluse dans la SBPU. Il doit par conséquent en être tenu compte dans le calcul du CUS. Les plans au dossier étant incomplets, voire contradictoires - s'agissant de cette rampe d'accès aux bâtiments (cf. supra consid. 6) -, le Tribunal n'est pas en mesure de contrôler si le CUS réglementaire est respecté, en tenant compte de la surface de la rampe d'accès litigieuse dans la SBPU. Il se bornera à relever que si l'on devait comptabiliser cette rampe à concurrence de la surface indiquée par le constructeur, soit  $403 \text{ m}^2$ , le CUS réglementaire de  $4'396 \text{ m}^2$  serait alors dépassé:  $4'157.9 + 403 = 4'560.9 \text{ m}^2$ . i) Ce grief est donc être admis dans cette mesure. La décision attaquée doit également être annulée pour ce motif et le dossier renvoyé à la Municipalité pour complément d'instruction sur ce point, sur la base de plans complets.

## **E. 8**

Les recourants se plaignent que le nombre de places de stationnement pour les voitures serait excessif (art. 33 RPGA). a) L'art. 33 RPGA, qui régit les places de stationnement, a la teneur suivante: "1 Le nombre de places de stationnement est d'au minimum une place par logement. Sauf dans la zone urbaine à très forte densité, une place de stationnement supplémentaire, réservée aux visiteurs, est exigée pour chaque tranche de trois logements. 2 Pour les autres affectations, le nombre de places requises se calcule conformément aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route. 3 La Municipalité examine l'opportunité de dérogations notamment lorsque le requérant fournit la preuve qu'il a l'usufruit de places existantes dont l'utilisation dépend d'horaires complémentaires. 4 Une contribution de remplacement est perçue pour les places manquantes dans la zone à très forte densité uniquement. 5 La Municipalité établit un tarif des contributions de remplacement à percevoir. 6 La localisation des aires de stationnement en surface est indiquée dans les directives d'urbanisme, sauf pour les secteurs A et H." b) Les 4 bâtiments comporteront au total 30 logements. Il faudrait au minimum une place de stationnement par logement, soit 30 places auxquelles s'ajoute 1 place visiteur par tranche de trois logements, soit 10 places supplémentaires. Le nombre total de places de parc réglementaire est donc au minimum de 40, selon l'art. 33 al. 1 RPGA. c) Sur le formulaire de demande de permis de construire (p. 4), il est indiqué que le projet prévoit 69 places de stationnement, dont 59 places couvertes et 10 places non couvertes. Selon les plans mis à l'enquête publique, il est mentionné 37 places extérieures (cf. plan dressé pour enquête précité) et 59 places souterraines (cf. plan niveau 1/parking/canalisation du 7 décembre 2015), soit un total de

96 places. A l'audience du 9 juin 2017, le constructeur a toutefois indiqué que le projet prévoit 59 places de parc dans les parkings intérieurs, dont 4 seraient attribuées aux véhicules à deux-roues motorisés. 10 places de parc extérieures seraient également prévues au Nord des bâtiments; soit les places 18 à 27 figurées sur le plan dressé pour enquête du 25 novembre 2015. Selon les explications du constructeur, les autres places de parc extérieures seraient mises à la disposition du public. Dans sa réponse la Municipalité confirme que 59 places de parc intérieures et 10 places de parc extérieures seront attribuées au projet. Un certain nombre de places de parc extérieures seraient rétrocédées à la Commune, selon la promesse d'échange instrumentée par le notaire Pierre Badoux le 13 mars 2017. d) Compte tenu des déclarations faites par le constructeur en audience, le nombre de places pour le projet est de 55 places intérieures (59 – 4) et de 10 places extérieures, soit un total de 65 places. Ce nombre, qui correspond à environ 1.8 places de parc par logement, plus 10 places visiteurs n'apparaît pas excessif, dans la mesure où le règlement prévoit uniquement un minimum de places de parc et en tenant compte du pouvoir d'appréciation dont dispose la Municipalité. e) Cela étant, lors de l'audience du 9 juin 2017, le Tribunal a constaté que les places de parc extérieures, telles que figurées sur le plan dressé pour enquête précité, empiètent en partie sur le domaine public (DP 69). La Municipalité a expliqué que les surfaces du DP 69 sur lesquelles les places de parc extérieures sont prévues seraient soumises ultérieurement à une procédure de désaffectation et ensuite vendues au propriétaire de la parcelle n° 174. f) L'art 25a LAT pose le principe de coordination qui régit le droit de l'aménagement du territoire, notamment lorsque un projet de construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités. Cette disposition a la teneur suivante: "1 Une autorité chargée de la coordination est désignée lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités. 2 L'autorité chargée de la coordination: a. peut prendre les dispositions nécessaires pour conduire les procédures; b. veille à ce que toutes les pièces du dossier de requête soient mises en même temps à l'enquête publique; c. recueille les avis circonstanciés relatifs au projet auprès de toutes les autorités cantonales et fédérales concernées par la procédure; d. veille à la concordance matérielle ainsi que, en règle générale, à une notification commune ou simultanée des décisions. 3 Les décisions ne doivent pas être contradictoires. 4 Ces principes sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation." La loi ne tend pas à une coordination maximale, mais doit assurer une coordination suffisante, ce que précisent les textes allemand et italien de l'art. 25a al. 1 LAT (arrêts TF 1C\_852/2013 du 4 décembre 2014; 1C\_309/2013 du 4 juillet 2013 consid. 3.3.1; Arnold Marti, in Commentaire LAT, n. 23 ad art. 25a LAT). Le principe de la coordination des procédures vise en premier lieu à assurer, d'un point de vue matériel, une application cohérente des normes sur la base desquelles des décisions administratives doivent être prises (cf. ATF 120 Ib 400 consid. 5). Le moyen d'y parvenir, lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités, relève de la coordination formelle. A ce titre, l'art. 25a LAT prévoit qu'une autorité chargée de la coordination doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisations soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25a al. 2 let. b LAT) et à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions ainsi que, en règle générale une notification commune ou simultanée (art. 25a al. 2 let. d LAT); ces décisions ne doivent pas être contradictoires (art. 25a al. 3 LAT) (cf. arrêt TF 1C\_319/2013 du 17 avril 2014 consid. 2.1.1; AC.2013.0263 du 2 mars 2015 consid. 11). g) En l'espèce, au vu des explications reçues en audience, le Tribunal retient

que les 37 places extérieures ne concernent le projet qu'à concurrence de 10 places. Les plans et la décision devraient donc d'emblée être corrigés à cet égard. Quant aux 10 places extérieures, la Municipalité ne saurait autoriser l'aménagement de celles-ci qui sont prévues en partie sur le domaine public, avant que la procédure de désaffectation portant sur les surfaces du DP 69 qui seront attribuées aux places de parc concernées et la vente de ces surfaces au propriétaire de la parcelle n° 174 n'aient abouti. L'issue de ces procédures, dont la Municipalité indique qu'elles n'ont pas encore été entreprises, est incertaine à ce jour. Or les exigences de coordination résultant de l'art. 25a LAT précité imposent à la Municipalité de s'assurer au préalable que ces places de parc pourront être réalisées avant de délivrer le permis de construire, ou en tout cas coordonner ces procédures (cf. AC.2012.0071 du 21 octobre 2013, consid. 6), ce qu'elle n'a pas fait en l'espèce. C'est partant à tort que la Municipalité a délivré le permis de construire pour les 10 places extérieures (art. 104 al. 3 LATC), sans coordonner le projet litigieux avec la procédure de désaffectation portant sur les surfaces du DP 69 destinées à recevoir ces places et la vente de ces surfaces au propriétaire de la parcelle n° 174 (art. 25a LAT). h) Le grief relatif au nombre de places de parc est admis dans cette mesure.

#### **E. 9**

Lors de l'audience du 9 juin 2017, les recourants ont également fait valoir que les places de parc extérieures prévues le long de la rue du \*\*\*\*\* empiètent sur la limite des constructions selon la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; RSV 725.01). La question de savoir si les places de parc extérieures respectent la distance aux limites selon la LRou peut demeurer indécise ici puisque ces places ne peuvent pas être autorisées en l'état. Au demeurant, leur position par rapport à la route n'est pas fixée de manière définitive, la Municipalité ayant indiqué dans sa réponse que dans le projet de plan de réaménagement de la rue du \*\*\*\*\*, il est prévu de remplacer les places de parc en épi par des places latérales.

#### **E. 10**

Les recourants font valoir que le nombre de places de stationnement pour les deux-roues motorisés et non motorisés est insuffisant (art. 32 al. 1bis RLATC). a) Selon l'art. 32 al. 1bis RLATC, les immeubles destinés à l'habitation collective ou à une activité doivent être pourvus de garage pour deux-roues légers motorisés ainsi que d'un local ou d'un couvert adapté aux deux-roues légers non motorisés. L'art. 40a RLATC dispose que la réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction (al. 1), soit les normes VSS. A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés (al. 2). Le Tribunal cantonal a jugé que l'art. 40a RLATC ne disposait pas d'une base légale suffisante dans la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions permettant d'imposer l'application des normes VSS au lieu d'une réglementation communale contraire (AC.2016.0402 du 11 octobre 2017 consid. 8; AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4). b) Les recourants font valoir que le projet ne prévoit aucune place de stationnement pour les véhicules à deux-roues motorisés. Quant aux dimensions des locaux à vélos, ils seraient insuffisants. Les recourants estiment qu'il faudrait un nombre de 114 places pour les vélos en se référant au manuel établi par l'Office fédéral des routes intitulé " Stationnement des vélos – recommandations pour la

planification, la réalisation et l'exploitation, 2008 " qui prévoit une place par chambre (ces recommandations sont disponibles sur internet, la valeur indicative pour de nouvelles constructions est de 1 vélo par chambre [p. 14]). c) Le RPGA ne prévoit pas de règles spécifiques sur le stationnement des véhicules à deux-roues motorisés et non-motorisés. La Municipalité a toutefois indiqué en audience que, dans la pratique, elle tient compte des normes VSS pour fixer le nombre de places de parc pour les véhicules non-motorisés. La norme VSS SN 640 065 intitulée " Stationnement - Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour les vélos " prévoit, s'agissant des immeubles d'habitation, le chiffre 15 de cette norme prescrit un ratio d'une place de stationnement pour vélo par pièce d'habitation de logement (tableau 1). d) Selon les explications du constructeur validées par la Municipalité, le projet prévoit 81 places de vélos, toutes situées au niveau 1 (parkings souterrains). 32 places sont prévues dans deux locaux distincts (parcage en surélévation alternée, 4 X 8 places) et 49 places sont prévues à l'extrémité de places de parc intérieures pour voitures. Ces dernières sont prévues en suspension par un système de crochets. Elles ne sont toutefois pas figurées sur le plan du niveau 1 intitulé " N1/Parking/Canalisations + Fac. Sud-Est " du 7 décembre 2015. Il ressort toutefois de ce plan que les places de parc intérieures pour voitures ont une largeur comprise entre 2.40 et 2.60 m pour une longueur totale de 5 m. Vu ces dimensions, l'espace disponible pour suspendre un vélo devant un véhicule parké paraît insuffisant, compte tenu des manipulations que devrait effectuer l'utilisateur pour suspendre ou décrocher un vélo à cet endroit. La norme VSS SN 640 066 intitulée " Stationnement – Conception des aménagements de stationnement pour vélos " expose en outre que le dispositif de crochet pour roue avant est peu convivial, sauf avec l'assistance au levage et qu'il est inadapté aux vélos d'enfant et aux vélos spéciaux (cf. le tableau sous chif. 22 de la norme VSS précitée, intitulé " Propriété des systèmes et supports "). Dans ces conditions, il ne peut pas être tenu compte des 49 places pour vélos prévues à l'extrémité des places de parc intérieures pour voitures. Les 32 autres places de parc (parcage en surélévation alternée) paraissent en revanche admissibles. e) Il s'ensuit que seules 32 places pour vélos peuvent être admises, ce qui apparaît à première vue insuffisant pour un total de 30 logements. Il convient toutefois que la Municipalité prenne clairement position sur le nombre de places de parc de vélos qu'elle estime nécessaire pour ce projet, étant rappelé que le règlement ne fixe pas d'exigences dans ce domaine et que la norme VSS SN 640 065 à laquelle se réfère la Municipalité prévoit des valeurs indicatives. f) S'agissant des places de parc pour les véhicules à deux-roues motorisés, le constructeur a déclaré vouloir affecter 4 places de parc intérieures pour le stationnement des véhicules à deux-roues motorisés, ce qui fait un total de 16 places de parc pour 30 logements. Dans la mesure où le règlement communal ne prévoit aucune disposition fixant un nombre minimal de places de stationnement pour les véhicules à deux-roues motorisés et compte tenu du pouvoir d'appréciation dont dispose la Municipalité, le nombre de places prévu paraît admissible. Il incombera toutefois au constructeur de produire de nouveaux plans mentionnant les places de parc pour les véhicules à deux roues motorisés. g) Ce grief est partiellement admis.

## **E. 11**

Les recourants font également grief au projet de ne pas disposer d'accès suffisant. a) Conformément à l'art. 22 al. 2 let. b LAT, l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. L'art. 104 al. 3 LATC prévoit que la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont

au bénéfice d'un titre juridique. 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 (pente, visibilité, trafic) - 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 (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 incommodes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2; TF 1A.56/1999 et 1P.166/1999 du 31 mars 2000 consid. 5b et les références citées; AC.2014.0331 du 1<sup>er</sup> juillet 2016; AC.2012.0027 du 30 janvier 2013; AC.2012.0388 du 28 novembre 2013; AC.2009.0182 du 5 novembre 2010; AC.2008.0138 du 31 juillet 2009 consid. 2a; AC.2007.0216 du 2 décembre 2008 consid. 8a; AC.2006.0317 du 25 octobre 2007 consid. 7a). Enfin, pour déterminer si un accès est suffisant, l'autorité peut aussi se référer à la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704), qui règle les aspects concernant la sécurité des piétons (AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3a p. 8/9; AC.1998.0005 du 30 avril 1999 consid. 7 p. 23/24; Jomini, Commentaire LAT, art. 19 n° 24; Message relatif au projet de loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in : FF 1983 ch. IV p. 4). Les principes de la LCPR doivent ainsi être pris en considération pour déterminer si les mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (AC.2014.0331 précité, AC.2012.0027 précité; AC.2009.0182 précité; AC.2009.0086 du 20 août 2010; AC.2008.0334 du 12 novembre 2009; AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3b; AC.1998.0005 du 30 avril 1999 consid. 7b, ainsi que Jomini, Commentaire LAT, art. 19 n° 25, voir aussi DEP 1995 p. 609). b) La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée au sens de l'art. 19 LAT a fait l'objet d'une jurisprudence cantonale constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière (AC.2017.0011 du 14 août 2017). Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (AC.2014.0331 précité; AC.2012.0027, AC.2012.0388, AC.2009.0182 et AC.2009.0086 précités; AC.2008.0233 du 6 mai 2009; AC.2002.0013 du 10 décembre 2002). c) Actuellement, la rue du \*\*\*\*\* dessert une dizaine d'habitations. Le projet prévoit 30 logements supplémentaires. Au total, la Municipalité a autorisé 65 places de parc pour voitures (69 moins 4 pour véhicules à deux-roues motorisés; cf. supra consid. 9 et 10) et 16 places pour les véhicules à deux roues motorisés. Pour l'heure, il

convient d'en retrancher 10 (cf. ci-dessus considérant 8), ce qui laisse 55 places. Le projet va donc induire un accroissement important du trafic sur la rue du \*\*\*\*\* par rapport à la situation existante. La Municipalité le reconnaît et indique que la problématique du stationnement et de la circulation sur cette rue est en cours d'étude. Elle a ainsi mandaté un bureau d'ingénieurs en mobilité (le bureau \*\*\*\*\*) afin d'étudier diverses variantes sur le sens de la circulation et le mode de stationnement. Ce bureau a établi un avant-projet, qui ne figure toutefois pas au dossier. Selon la Municipalité, il est prévu a priori de maintenir la zone à 50 km/h mais il n'est pas encore décidé si la rue sera à sens unique ou dans les deux sens. La disposition et le nombre total de places prévues le long de la rue n'est également pas encore fixée. Selon ce qui ressort de l'avis consultatif de la Commission d'urbanisme précité, le bureau d'ingénieurs \*\*\*\*\* préconise une variante à parcage perpendiculaire avec places de parc devant chaque immeuble et 4 zones libres. Une autre variante qui a la faveur de la Commission d'urbanisme prévoit des places de parc longitudinales du côté Sud de la rue (18 places au lieu des 22 places existantes) et l'aménagement d'un trottoir d'au moins 1 m de large du côté Nord de la rue. Cette variante est jugée plus sûre par la Commission d'urbanisme et elle recueille l'avis favorable de celle-ci. La question de l'aménagement de la rue du \*\*\*\*\* étant actuellement à l'étude, force est de constater que la question d'un accès suffisant au projet litigieux n'apparaît en l'état pas suffisamment démontré. Ce grief est en conséquence admis.

## **E. 12**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et les décisions de la Municipalité, qui rejette les oppositions et octroie le permis de construire, doivent être annulées, le dossier étant renvoyé à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelles décisions dans le sens des considérants. Conformément à la jurisprudence, lorsque la procédure met en présence, outre le recourant et l'autorité intimée, une ou plusieurs autres parties dont les intérêts sont opposés à ceux du recourant, c'est en principe à cette partie adverse déboutée, à l'exclusion de la collectivité publique dont la décision est annulée ou modifiée, d'assumer les frais et dépens (AC.2014.0389 du 15 décembre 2015 consid. 9; AC.2012.0241 du 17 juin 2013 consid. 8 et les références). Il appartient en conséquence au constructeur, qui succombe, de supporter les frais judiciaires et les dépens à verser aux recourants, lesquels ont procédé avec l'assistance d'un avocat (art. 49 50 et 55 LPA-VD).

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