

VD_OMNI AC.2018.0157 vom 21. März 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-03-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2018.0157

FR: VD_OMNI AC.2018.0157 du 21 mars 2019

IT: VD_OMNI AC.2018.0157 del 21 marzo 2019

Regeste

A._____, B._____, C._____, D._____/Municipalité de St-Légier-La Chiésaz, E._____, F._____ | Recours contre la délivrance d'un permis de construire un immeuble d'habitation de 24 logements avec zones commerciales dont un supermarché, parking souterrain de 86 places et aménagements extérieurs, au bord de la route cantonale traversant le village de St-Légier. - La hauteur du bâtiment prévu, implanté sur un terrain en pente, est conforme à la réglementation communale. Rappel de jurisprudence sur la méthode de calcul de la hauteur (consid. 10). - Le bâtiment comprendra bien 4 étages, et non 5, les combles n'étant pas habitables (consid. 11). Recours au TF rejeté (1C_242/2018 du 7 avril 2020).

Erwägungen

E. 1

Déposés dans le délai de 30 jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), les recours sont intervenus en temps utile. Ils respectent au surplus les conditions formelles énoncées par l'art. 79 LPA-VD, applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD. Les recourants Véronique et A._____ et C._____ disposent de la qualité pour recourir au sens de l'art. 75 LPA-VD. Ils ont en effet pris part à la procédure devant l'autorité précédente en qualité d'opposants. En tant que voisins immédiats du projet, respectivement en leur qualité de propriétaires et de locataires, ils sont également atteints par la décision attaquée et disposent d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée, au sens de l'art. 75 let. a LPA-VD. Il y a dès lors lieu d'entrer en matière sur le fond. I._____ s'est retirée de la procédure dès lors qu'elle n'avait plus d'intérêt à la cause. Il est pris acte de ce retrait.

E. 2

Lors de l'inspection locale du 31 octobre 2018, les recourants ont déclaré retirer leur moyen relatif à l'esthétique du projet. Ce grief est dès lors sans objet.

E. 3

Dans leurs écritures du 30 novembre 2018, les recourants exigent une nouvelle mise à l'enquête publique au motif que de nombreuses modifications auraient été apportées au projet depuis sa première présentation publique. a) La procédure de mise à l'enquête est régie notamment par l'art. 109 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; BLV 700.11). L'enquête publique a un double but. D'une part, elle est destinée à porter à la connaissance de tous les intéressés, propriétaires voisins, associations à but idéal ou autres, les projets de constructions au sens large du terme, y compris les démolitions et modifications d'affectation d'un fonds ou d'un bâtiment qui pourraient les toucher dans leurs intérêts. Sous cet angle, elle vise à garantir leur droit d'être

entendu. D'autre part, l'enquête publique doit permettre à l'autorité d'examiner si le projet est conforme aux dispositions légales et réglementaires ainsi qu'aux plans d'affectation légalisés ou en voie d'élaboration, en tenant compte des éventuelles interventions de tiers intéressés ou des autorités cantonales, le cas échéant, de fixer les conditions nécessaires au respect de ces dispositions (cf. notamment arrêt AC.2017.0378 du 20 août 2018 consid. 1a et les références citées). Le droit cantonal permet à la municipalité, lorsqu'elle délivre un permis de construire, d'imposer au constructeur des modifications de minime importance (art. 117 LATC). Elles sont de minime importance si elles portent sur des points de détail ou secondaires. En particulier lorsqu'elles vont dans le sens des griefs des opposants, de telles modifications ne nécessitent pas une mise à l'enquête complémentaire. Dans un tel cas toutefois, le dossier devrait comprendre un descriptif clair des changements autorisés par le permis de construire (cf. AC.2017.0044 du 13 septembre 2018 consid. 3 et les références citées). b) En l'occurrence, il n'apparaît pas nécessaire d'exiger de l'autorité intimée de procéder à une nouvelle mise à l'enquête publique. En effet, les modifications apportées au projet vont dans le sens des critiques des recourants dès lors qu'elles ont notamment amélioré le champ de visibilité à la sortie du parking et permis la sécurisation pour les manœuvres des camions de livraison. Quant à la question de la fréquence des livraisons, elle n'a pas véritablement subi de changement. Quoi qu'il en soit, ces aménagements n'ont pas entraîné de modifications importantes et les recourants ont pu prendre connaissance des différents compléments et se déterminer à leur sujet au cours de la présente procédure. Ce grief est rejeté.

E. 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 demandes 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. TF 1C_319/2013 du 17 avril 2014 consid. 2.1.1; AC.2013.0263 du 2 mars 2015 consid. 11). b) En l'occurrence, selon l'autorité intimée, le réaménagement de la traversée du village couvre un périmètre beaucoup trop large pour être coordonné avec le projet litigieux, ce d'autant que les deux projets ne sont pas soumis à la même procédure, dès lors que l'aménagement de parcelles privées est soumis à la LATC, et le projet de routes traversant le village à la LRou. Lors de l'audience du 31 octobre 2018, les représentants de la Municipalité ont précisé que la DGMR avait spécifiquement demandé à la Commune de traiter de manière distincte le projet litigieux et la question de la transformation de la traversée du village, exigeant d'ailleurs que le projet tienne compte de la configuration actuelle des voies publiques. Au demeurant, le Voyer et la DGMR ont validé le projet dans sa forme actuelle, après

discussions ayant notamment donné lieu au plan modifié du 5 février 2018, qui a entraîné diverses modifications concernant la visibilité pour la sortie du parking et le passage piétons. Dans ces conditions, on peut considérer que la coordination avec le projet de traversée du village ne peut pas être exigée, ce d'autant que ce projet municipal n'en est qu'au stade de l'étude et qu'il tiendra naturellement compte de la configuration de la place publique créée par le présent projet. Ce grief doit dès lors être rejeté.

E. 5

Les recourants soutiennent que la Municipalité aurait dû élaborer un plan de quartier. Ils invoquent une violation de l'art. 47 al. 2 ch. 11 LATC. a) A titre liminaire, l'art. 47 LATC a été abrogé par la loi du 17 avril 2018 modifiant la LATC, avec effet au 1^{er} septembre 2018. La LATC modifiée ne contient pas de règle de droit transitoire applicable à cette disposition. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la conformité au droit des actes administratifs s'examine, en l'absence d'une réglementation transitoire spécifique, en principe selon le droit en vigueur au moment où ils se sont produits. Dans la procédure de permis de construire, la date de la décision de l'autorité de première instance est dans la règle déterminante. Lorsque le droit est modifié alors qu'une décision administrative fait l'objet d'un recours, la légalité d'un acte administratif doit en principe, en l'absence d'une disposition légale transitoire, être examinée selon le droit en vigueur au moment où il a été édicté. Un changement de loi intervenu au cours d'une procédure de recours devant un tribunal administratif n'a donc en principe pas à être pris en considération. Un tel principe souffre une exception lorsqu'une application immédiate du nouveau droit s'impose pour des motifs impératifs, notamment lorsque les nouvelles dispositions ont été adoptées pour des raisons d'ordre public ou pour la sauvegarde d'intérêts publics prépondérants, ou encore pour des motifs d'économie de procédure, lorsqu'il suffirait à l'administré de requérir une nouvelle décision pour se voir appliquer le nouveau droit (ATF 139 II 263 consid. 6; AC.2017.0020 du 20 juillet 2018 consid. 1 et les références citées). En l'espèce, la décision attaquée a été rendue le 11 avril 2018, soit avant l'entrée en vigueur de la LATC modifiée le 1^{er} septembre 2018. Faute d'intérêt public prépondérant commandant une application immédiate du nouveau droit, il convient en principe d'examiner le litige sous l'angle de l'art. 47 LATC en vigueur le jour où l'autorité intimée a statué, conformément à la jurisprudence fédérale précitée. Cela étant, même à supposer que le projet litigieux impliquait l'élaboration d'un plan de quartier au sens de l'art. 47 aLATC, dès lors que cette disposition a été abrogée au 1^{er} septembre 2018, le Tribunal ne saurait contraindre l'autorité intimée à la respecter. Au demeurant, une telle mesure d'aménagement du territoire n'apparaît pas nécessaire, pour les raisons qui suivent. b) Sous le titre "Objet des plans et des règlements", l'art. 47 aLATC prévoyait notamment ce qui suit: " 1. Sous réserve des dispositions spéciales des lois et des règlements cantonaux, les plans et les règlements d'affectation fixent les prescriptions relatives à l'affectation des zones et au degré de sensibilité au bruit, ainsi qu'à la mesure de l'utilisation du sol. La mesure de l'utilisation du sol s'exprime par le coefficient d'utilisation du sol, ou par le coefficient de masse, ou par la référence aux volumes construits ou à la génération de trafic, ou par toute autre disposition permettant de la déterminer. 2 Ils peuvent contenir des dispositions relatives notamment: [...] 11. aux centres commerciaux dont la surface de vente excède deux mille mètres carrés et dont les impacts doivent être définis par un indice de génération de trafic ou, à défaut, par un plan d'affectation spécifique, le propriétaire assumant la totalité des frais des équipements publics et privés nécessités par la construction ainsi que par l'entretien de ces équipements; [...]" Selon la jurisprudence, bien que la formulation de cette disposition

manque de cohérence, il faut considérer, à la lumière des travaux préparatoires, que l'art. 47 al. 2 ch. 11 aLATC doit être compris comme une norme attributive de compétence au législateur communal, doublée d'une réglementation minimum directement applicable (AC.2015.0200 du 9 janvier 2017 consid. 2; AC.2000.0106 du 3 avril 2002 consid. 3 et références citées, notamment ATF 120 Ib 436; Chantal Dupré, Les installations à forte fréquentation – quelles mesures pour diminuer leurs impacts, Droit de la construction 2006 p. 48ss, 49; contra AC.2012.0046 du 29 août 2012). Ainsi, nonobstant l'absence de réglementation communale à ce sujet, un projet de centre commercial dont la surface de vente excède 2'000 m² nécessite l'élaboration d'un indice de génération de trafic ou, à défaut, un plan d'affectation spécifique (AC.2017.0028 du 24 octobre 2018 consid. 9b/aa; AC.2015.0200 du 19 janvier 2017 consid. 2). Selon la Municipalité, la surface du magasin G._____ réservée à la vente est de 1'000 m², et celle des autres commerces de 652.40 m², de sorte que la surface de 2'000 m² n'est pas atteinte. La demande de permis de construire mentionne une surface brute de plancher de 2'452 m² dévolue aux logements et 2'160 m² pour les "activités". Les surfaces du rez inférieur seront réparties comme suit (en m²):

G._____	1'000.00 Commerce 1
196.90 Commerce 2	290.60 Commerce 3
164.90	

La surface totale pour les 3 commerces et la G._____ est ainsi de 1'652.40 m², voire de 1'814.7 m² si l'on devait y inclure le "mall", qui a une surface de 162.30 m² mais dont la qualification comme surface de vente est contestée. Le cahier technique du 5 septembre 2017 fait état d'une répartition des surfaces des 3 commerces légèrement différente, mais aboutissant au même total de 1'814.7 m² si l'on inclut le mall. Les recourants ont confirmé en audience ne pas contester que les arrières des commerces n'étaient pas des surfaces de vente. Ils estiment en revanche que l'espace de vie devant le centre commercial devrait être qualifié de terrasse commerciale et incluse dans les surfaces de vente. Il ressort des explications fournies en audience que cet espace extérieur, de l'ordre 350 m², comprendra outre une éventuelle terrasse, une place de jeux et servira de lieu de passage. Cet espace extérieur ne saurait ainsi être comptabilisé dans son entier comme une éventuelle surface de vente. Au demeurant, même en retenant une partie de cette surface comme surface de vente, voire de sa totalité si on déduit le mall, la surface commerciale totale respecte la limite de 2'000 m². Par conséquent, la première condition à l'application de l'art. 47 al. 2 ch. 11 aLATC n'est pas remplie. Ce grief est rejeté.

E. 6

Les recourants se plaignent de l'augmentation du trafic généré par le projet, redoutant l'apparition de problèmes de fluidité et de sécurité. Ils soutiennent que le rapport H._____ sous-estime largement le trafic routier global. S'appuyant sur un extrait du guichet cartographique cantonal, ils font valoir que le trafic quotidien sur la route des Deux-Villages absorbe 10'800 véhicules par jour sans inclure le trafic généré par la jonction autoroutière qui compte 45'700 véhicules par jour et la zone d'activités de la Veyre qui comptabilise 25'300 véhicules par jour. Selon eux, il va de soi que la création de nouveaux commerces entraînera des mouvements supplémentaires, à toutes heures de la journée. En outre, les calculs des constructeurs se fonderaient sur des données datant de 2015 et ne prendraient pas en compte l'afflux de trafic lié aux nouvelles constructions créées dans le village et aux alentours. Les recourants se réfèrent à l'art. 19 LAT et à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 (LCPR; RS 704) s'agissant de la sécurité des piétons. a) Selon l'art. 22 al. 2 let. b LAT, une autorisation de construire ne peut être accordée que si le terrain est équipé pour la construction. A teneur

de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. En droit cantonal, en vertu de 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. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Il faut aussi que la sécurité des usagers soit garantie sur toute sa longueur, 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 et de voirie soit assuré (ATF 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les arrêts cités; AC.2013.0374 du 7 août 2014 consid. 7a). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un terrain ne peut dès lors être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier. Il en va de même si l'accroissement du trafic provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage contrairement à la législation fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 129 II 238 consid. 2; TF 1C_246/2009 du 1^{er} février 2010 consid. 2 et les références citées; ATF 119 Ib 480 consid. 6a p. 488 et les références citées). Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; 121 I 65 consid. 3a in fine p. 68; 119 Ib 480 consid. 6 p. 488; 116 Ib 159; 96 I 369 consid. 4 p. 373; AC.2017.0353 du 12 décembre 2018; AC.2017.0411 du 20 novembre 2018; AC.2018.0085 du 15 octobre 2018). Enfin, pour déterminer si un accès est suffisant, l'autorité peut aussi se référer à la LCPR qui règle les aspects concernant la sécurité des piétons (AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 et références; cf. aussi AC.2006.0303 du 7 mars 2008 consid. 5). 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 (cf. notamment AC.2018.0085 précité et références; AC.2013.0289 du 9 octobre 2015 consid. 6a, AC.2012.0054 du 6 mars 2013 consid. 13, AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 3). Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (cf. notamment AC.2013.0296 du 13 novembre 2014 consid. 2b; AC.2013.0302 du 13 novembre 2014 consid. 2b, AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a et les références). b) Dans le cas présent, H. _____ a expliqué, dans son rapport complémentaire du 27 août 2018, s'être référé aux comptages quinquennaux de la DGMR, dont il ressort que le trafic journalier moyen à la route des Deux-Villages était évalué à 7'560 véhicules/jour en 2015 et 8'560 véhicules/jour en 2011, les périodes les plus chargées étant le matin entre 7h et 8h (769 véhicules/heure) et le soir en 17h et 18h (868 véhicules/heure). H. _____ a maintenu que le nouveau projet générerait 550 nouveaux mouvements dont 64 durant l'heure de pointe du

soir, ce qui représentera une augmentation de 7.4% par rapport à la situation actuelle. Au vu des explications fournies par les constructeurs, ces chiffres sont admissibles. En effet, dans leurs déterminations et lors de l'inspection locale, les constructeurs ont expliqué que la fréquentation de la route avait diminué entre 2011 et 2015, raison pour laquelle H. _____ avait estimé que le chiffre de 2015 restait d'actualité. En outre, une partie du trafic pendulaire des habitants de Blonay s'était reportée sur une autre route. Il ressort du guichet cartographique cantonal, produit également par les recourants, que le nombre de 10'800 voitures compté en 2015 concerne le tronçon comprenant la route d'Hauterive depuis le giratoire de la sortie d'autoroute, ainsi que la route des Deux-Villages jusqu'au village de Blonay. Or, les comptages effectués de manière quinquennale également, sur la route des Deux-villages, sont plus bas et correspondent au trafic sur le tronçon directement concerné par le projet litigieux. La prise en considération du chiffre de 7'560 voitures en moyenne par jour ne prête ainsi pas le flanc à la critique. Quant à la desserte en transports publics, un arrêt de train est situé à environ 300 m de la parcelle litigieuse et dès 2019, le train passera à une cadence de 4 fois par heure (au lieu de 2 à 3 fois actuellement). En outre, selon les explications données par la Municipalité, une ligne de bus relie le centre de Vevey, à raison d'un passage toutes les 20 minutes aux heures de pointe et toutes les 40 minutes aux heures creuses. Ces mesures doivent permettre de considérer que le trafic au sein de la Commune de Saint-Légier s'en verra, au moins partiellement, diminué. Au vu de ces éléments, il n'y a pas lieu de remettre en cause l'augmentation du trafic induit par le projet litigieux, qui est estimée à 7 % telle que calculée par H. _____. Il n'y a pas non plus lieu de remettre en question l'appréciation selon laquelle une telle augmentation peut être absorbée par la route existante. d) Quant aux problèmes de manoeuvres des camions de livraison au futur magasin G. _____, la DGMR a notamment requis la mise en place d'un feu de signalisation au passage piéton à aménager. Il ressort encore du dossier que le trajet des camions a été modifié de sorte à ce qu'ils arrivent par le haut de la route (depuis l'Est) et repartent vers le bas (vers l'Ouest). Ceci est de nature à améliorer la sécurité du trafic, étant rappelé que le projet a été amélioré en termes de visibilité des sorties sur la route. A cela s'ajoute qu'il est prévu que ces livraisons surviennent en dehors des heures de pointe afin de ne pas perturber plus que nécessaire la circulation à cet endroit. Les recourants estiment que le projet d'accès pour les camions ne respecte pas les normes de l'association suisse des professionnels de la route et des transports (ci-après: normes VSS), en particulier la norme VSS 640 050 relative aux accès riverains. Cette norme concerne toutefois uniquement les biens-fonds ne comportant pas plus d'une quarantaine de cases (cf. let. A ch. 3 "Limites d'application"). Quant à la Norme 640 271a relative au stationnement, elle prévoit, en son art. 8.1, que "les installations de stationnement qui occasionnent des manoeuvres sur la chaussée ne sont en général acceptables que le long des routes résidentielles" . Selon le texte même de cette norme, des exceptions apparaissent possibles en fonction des circonstances, l'art. 8.1 précité incluant les termes " en général " . On rappellera en outre que selon la jurisprudence, ces normes sont prises en considération comme un avis d'expert – étant précisé qu'elles doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (cf. TF 1C_532/2012 du 25 avril 2013 consid. 3.1 et les références; AC.2017.0371 du 14 janvier 2019 consid. 5a et références). En l'occurrence, même si la route en cause accueille une part importante de trafic de transit, on se trouve ici en traversée de localité et plus particulièrement dans le centre du village, ce qui implique des vitesses adaptées. A proximité du projet litigieux se trouvent le long de la route un établissement scolaire, des

habitations et un autre petit centre commercial (F. _____), également confronté à des besoins de livraison de nature à perturber le trafic. Compte tenu du pouvoir d'appréciation de l'autorité intimée à cet égard, les éventuelles nuisances ponctuelles liées au trafic induit par le projet litigieux, en particulier les livraisons par camions, restent acceptables. En termes de sécurité pour l'ensemble des usagers, les mesures envisagées, notamment la configuration de l'entrée et sortie du parking et les mesures d'aide pour les manœuvres de camions de livraison apparaissent satisfaisantes. L'appréciation de la Municipalité à cet égard, approuvée par la DGMR, peut être confirmée. e) On relève encore que sous l'angle de la LCPR, la sécurité pour le trafic piétonnier sera améliorée. Ainsi l'aménagement d'un passage piéton muni d'un feu de signalisation permettra de faciliter et sécuriser les trajets des élèves fréquentant le collège de St-Légier – La Chiésaz par rapport à l'état actuel où ils doivent longer la route des Deux-Villages pour traverser celle-ci à un passage sans feu au niveau de l'entrée d'un giratoire. La liaison avec les bâtiments scolaires sis sur la route des Areneys sera aussi facilitée. Ce grief est en conséquence rejeté.

E. 7

Les recourants font valoir que la Municipalité sous-estimerait le nombre de camions poids lourds de 16 mètres qui viendront livrer le centre commercial. Dans son étude jointe à la demande de permis de construire, H. _____ a indiqué que le magasin recevra des livraisons poids lourds 2 à 3 fois par jour, qui nécessiteront un temps de manœuvre de 1 à 2 minutes. Le commerce F. _____ actuel, qui présente, selon son contrat de bail commercial, une surface de vente de 325 m², indique être fourni en marchandises à raison de 9 livraisons hebdomadaires par poids lourd (soit 1.5 livraisons en moyenne par jour ouvrable) et 22 livraisons par fourgons et camionnettes légers. Les chiffres annoncés par les constructeurs, soit 2 à 3 camions par jour, paraissent ainsi admissibles vu les surfaces à approvisionner. Ce grief doit dès lors être rejeté.

E. 8

Les recourants soutiennent qu'un nombre de 86 places de stationnement serait insuffisant. a) L'art. 77 RPE prévoit qu'une place de parc au minimum doit être prévue par logement. Selon la méthode de calcul de l'offre en stationnement de la norme VSS 640 281, il est recommandé d'offrir une case de stationnement par 100 m² de surface brute de plancher ou une case par logement. A ces cases de stationnement pour les résidents, il est nécessaire d'ajouter 10% de cases en plus pour les visiteurs (ch. 9.1). En l'occurrence, le projet prévoit 24 places pour les logements, soit une place par logement, ce qui respecte l'art. 77 RPE. Le projet prévoit d'inclure 3 places visiteurs pour ces logements dans les 62 places dévolues aux commerces. Le calcul opéré par H. _____ tient ainsi compte de la complémentarité d'usage (logements et commerces), comme le permet la norme VSS 640 281 (ch. 10.3). Quant aux besoins en stationnement liés aux commerces, la norme VSS 640 281 prévoit des valeurs spécifiques indicatives, pour des magasins à nombreuse clientèle tels que magasins d'alimentation, de 8 places pour la clientèle par 100 m² de surface de vente, et 2 places de parc pour employés. Pour les autres magasins, c'est un nombre de 3,5 places pour les clients par 100 m² de surface de vente, et 1,5 place pour les employés. Sur cette base, le rapport H. _____ a examiné la qualité de la desserte en transports publics (à raison de 1 à 4 fois par heure) pondérée avec la part de mobilité douce qu'il a estimée entre 25 et 50%. Le ch. 9.4 de la norme VSS 640 281 précise en effet qu'il peut être judicieux de s'écarter des valeurs indicatives afin de tenir compte de conditions locales particulières ou de formes spéciales de logement, en particulier lorsque l'habitation se situe en ville et à proximité

d'une desserte de transports publics (cf. également AC.2014.0417 du 3 novembre 2015 consid. 6b et les références citées). Ces facteurs permettent ensuite de déterminer le type de localisation selon la norme VSS précitée, en l'occurrence une localisation C, qui permet d'appliquer un coefficient de réduction de 50 à 80%. H. _____ retient ainsi une fourchette située entre 62 et 99 places de stationnement. b) En l'occurrence, le secteur est desservi par les transports publics puisqu'un arrêt de train est situé à environ 300 mètres de la parcelle litigieuse et que, dès 2019, le train passera à une cadence de 4 fois par heure, au lieu de 2 à 3 fois actuellement. En outre, la Municipalité a indiqué qu'une ligne de bus circule en direction du centre de Vevey à raison d'un passage toutes les 20 minutes aux heures de pointe. Afin de lever tout doute quant aux places disponibles, les constructeurs ont encore précisé que l'ensemble des places destinées aux commerces seront réservées à la clientèle et non aux employés. C'est ainsi bien 62 places qui seront disponibles pour les commerces, ce qui correspond à la valeur la plus basse des estimations de H. _____. Ce nombre constitue certes un nombre minimal de places et les prévisions du rapport H. _____ s'agissant de la part de mobilité douce fréquentant les commerces à venir paraissent optimistes. Cela étant dit, la Municipalité a notamment expliqué en audience sa vision du développement du quartier avec la création d'une place villageoise et un chemin piétonnier, de sorte qu'elle semble bien vouloir favoriser le développement de la mobilité douce. On constate en outre que les autres parkings G. _____ mentionnés par les constructrices comprennent des nombres de places de parc similaires, à savoir 86 places pour 1'331 m² de surface de vente à Lutry, 69 places pour 1'381 m² au boulevard de Grancy, à Lausanne, et 35 places extérieures pour 963 m² à Pully. Bien que chacun de ces magasins puisse présenter des différences avec le projet litigieux s'agissant de leur emplacement, le ratio de places de parc pour la surface de vente reste comparable, vu la desserte de la parcelle à construire en transports publics et son caractère central dans le village de St-Légier – La Chiésaz. On relèvera enfin qu'un parking couvert à moins de 100 m, à côté du commerce F. _____ tout proche n'apparaît pas pleinement utilisé, du moins hors des heures de pointe, et serait également susceptible d'accueillir au besoin une partie du trafic induit par le nouveau magasin G. _____. Tout bien pesé, le Tribunal ne voit pas de raison de s'écarter de l'appréciation de la Municipalité quant au nombre de places de stationnement admis, soit 62 pour les commerces et 24 pour les logements. Les recourants A. _____ reprochent au projet de ne pas comporter de places de parc pour vélos et motos. Il ressort toutefois des plans des aménagements extérieurs qu'une vingtaine de places pour vélos est prévue à l'extérieur du bâtiment à l'Est. Les sous-sols compteront également plusieurs places pour vélos et deux-roues. Partant, le grief des recourants relatif aux places de stationnement doit être rejeté.

E. 8.25

m entre le rez supérieur et la sablière. Les recourants invoquent un arrêt AC.2006.0098 du 29 décembre 2006 consid. 2b, dans lequel la CDAP avait considéré ce qui suit (consid. 2c): "En l'espèce, il se pose la question de savoir si la hauteur au faîte de la façade pignon est doit se mesurer depuis le niveau de la dalle du rez-de-chaussée, celui du terrain naturel ou celui du sol des garages. A l'aplomb du faîte, la hauteur de la façade est interrompue par le prolongement de la dalle du rez-de-chaussée qui sert d'appui au bac à fleurs. Une telle dalle ne peut être assimilée ni au terrain naturel, ni au terrain aménagé en déblai et elle ne peut pas servir de référence pour le calcul de la hauteur. La dalle recouvre très partiellement les garages ouverts sur une profondeur de 2 mètres; toutefois, le sol des garages, contrairement au niveau du sous-sol à l'intérieur du bâtiment, est visible de l'extérieur. Les garages ouverts

donnent en effet directement sur la route de la Conversion et constituent l'élément de socle sur lequel la façade pignon est du bâtiment repose. Le sol des garages forme visuellement l'élément de base à partir duquel un observateur peut apprécier la hauteur de la façade pignon est. Ainsi, il n'est pas conforme au but de la réglementation de prendre en considération le niveau du terrain naturel au droit de la façade pignon. Pour apprécier l'effet visuel de la hauteur de la façade pignon est, il faut se référer au niveau du sol des garages aménagés en déblai. Or, le plan du dossier de la demande de permis de construire désigné "élévation des garages" fait apparaître une hauteur au faîte de plus 11 mètres mesurée depuis le sol des garages. C'est en effet cette hauteur qui est déterminante pour un observateur extérieur; la règle communale qui limite la hauteur au faîte à 9 mètres n'est ainsi pas respectée par le projet litigieux. Il appartient au constructeur de reprendre l'étude du projet en intégrant par exemple les garages dans un parking souterrain commun. En revanche, les exigences de la réglementation communale sont respectées pour la hauteur des corniches en façade sud et pour la hauteur au faîte du corps de bâtiment central mesurée depuis le terrain naturel à l'aplomb du faîte." La situation est différente dans le cas d'espèce. La configuration du terrain sur la parcelle litigieuse est particulière en ce sens que le terrain naturel surplombe la route des Deux-Villages d'environ 3 mètres. Lors de l'audience du 31 octobre 2018, les représentants de la Municipalité et des constructeurs ont expliqué que le mur de soutènement de la parcelle qui borde la route serait détruit et les surfaces commerciales implantées au niveau de la route, en sous-sol du bâtiment d'habitation. Ce niveau en déblai forme un avant-corps par rapport au bâtiment d'habitation qui se trouve en retrait d'environ 7 à 9 m. Le toit de cet avant-corps est constitué pour partie de terrasses des logements et pour le surplus recouvert de végétation. Ce décalage justifie, selon l'autorité intimée et les constructeurs, un double calcul de la hauteur, le premier étant déterminé par l'altitude moyenne du terrain mesuré aux angles du bâtiment d'habitation et le second calcul pour l'avant-corps constitué des commerces en aval qui tiendra compte du terrain aménagé à cet endroit. Dans l'arrêt précité de 2006, l'aspect visuel de la construction était celle d'une seule façade partant depuis les garages, nonobstant une dalle de 2 m recouvrant le niveau du garage. Dans le cas présent en revanche, compte tenu du décalage de plusieurs mètres entre le niveau des commerces et les habitations, il est possible que l'aspect visuel de la construction, pour un observateur se trouvant au niveau inférieur qui donne sur la route des Deux-Villages, ne soit pas celle d'une façade d'un seul tenant, mais d'un premier corps de bâtiment, suivi d'un second corps de bâtiment en retrait. Compte tenu de la configuration actuelle du terrain naturel, qui surplombe de plusieurs mètres la route, la hauteur d'une construction sur cette parcelle, sans aménagement en déblai, aboutirait d'ailleurs à une hauteur semblable. Au vu de ces éléments, l'appréciation de la Municipalité selon laquelle la hauteur doit être calculée en deux étapes n'apparaît pas abusive. Cette question peut en définitive souffrir de rester indécise, dès lors qu'afin d'éviter tout doute à cet égard, la Municipalité a requis un complément d'étude pour vérifier le niveau moyen du terrain en tenant compte des angles du rez inférieur (cf. dans ce sens AC.2017.0044 du 13 septembre 2018). Le permis de construire précise ainsi qu'un relevé complémentaire de géomètre a été réalisé qui prend en considération les angles du rez inférieur à l'aval, soit au niveau du terrain aménagé (lettre A.11). Ce relevé aboutit à un terrain naturel et/ou aménagé moyen de 579.27 m. En conséquence la hauteur maximale à la corniche est de 588.77 m ($579.27 + 9.50$). Dès lors que la hauteur à la corniche telle que figurant sur les plans est de 588.05 m, soit en-deçà de cette limite, le projet respecte la hauteur maximale de l'art. 73 RPE, même en tenant compte du niveau du terrain aménagé au rez inférieur (soit l'entrée des

commerces). Le Tribunal a procédé à une vérification de ce calcul, sur la base des relevés du géomètre au dossier et arrive au constat identique. Force est ainsi de conclure que le projet litigieux respecte l'art. 73 RPE. Ce grief est rejeté. 11. Les recourants se plaignent encore d'une violation de l'art. 9 RPE, faisant valoir que le nombre de niveaux serait de 5 et non de 4. L'art. 9 RPE limite le nombre de niveaux habitables en zone du village à 4 niveaux, rez-de-chaussée et combles compris. La Municipalité estime qu'il ressort du plan des combles que ceux-ci accueillent des galetas qui ne sont éclairés que par des lucarnes de dimensions insuffisantes par rapport aux exigences de l'art. 28 du Règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RLATC; BLV 700.11.1), qui prévoit que "tout local susceptible de servir à l'habitation ou au travail sédentaire est aéré naturellement et éclairé par une ou plusieurs baies représentant une surface qui n'est pas inférieure au 1/8e de la superficie du plancher et de 1 m² au minimum. Cette proportion peut être réduite au 1/15e de la surface du plancher et à 0,80 m² au minimum pour les lucarnes et les tabatières. Si les contraintes de l'état existant l'imposent, des dérogations peuvent être admises pour les fenêtres, les lucarnes et les tabatières." Il ressort des plans que ces conditions ne sont pas respectées, certains espaces de galetas ne disposant notamment d'aucun éclairage à teneur des plans ou d'autres ayant un éclairage insuffisant. Il n'y a ainsi pas lieu de remettre en cause l'appréciation de la Municipalité selon laquelle cet étage ne constitue pas un niveau habitable au sens de l'art. 9 RPE. Une condition figure d'ailleurs expressément dans le permis de construire à ce sujet (lettre F.3). Ce grief doit dès lors être rejeté.

E. 9

Selon les recourants, le projet contrevient à l'art. 37 LRou, dont l'alinéa 3 renvoie à l'art. 7 du Règlement du 19 janvier 1994 d'application de la LRou (RLRou, BLV 725.01.1) lequel prévoit que "les constructions s'ouvrant directement sur la route, telles que garages, dépôts, etc., seront implantées à 5 mètres au moins du bord de la chaussée ou du trottoir". Il ressort des plans transmis en audience que l'entrée du parking se situe à une distance de 6.60 mètres de la chaussée, de sorte que la distance minimale de 5 mètres est respectée. En outre, comme on l'a vu, la mise en retrait des murs bordant la sortie du parking permet d'assurer la visibilité à cet endroit. Ce grief doit être rejeté.

E. 10

Les recourants se plaignent de la hauteur du bâtiment. a) L'art. 10 RPE limite la hauteur des façades, mesurée comme indiqué à l'art. 73 RPE, à 9.50 mètres sur la sablière (appui de la charpente sur le parement extérieur). Selon l'art. 73 al. 1 RPE, la hauteur sur la sablière, ou à défaut sur la dalle supérieure, est mesurée dès l'altitude moyenne du terrain naturel mesurée aux angles de la construction projetée. L'art. 73 al. 2 RPE précise que la hauteur moyenne des façades sera également respectée en tenant compte du terrain aménagé. Dans un arrêt AC.1998.0156 du 9 juin 1999 consid. 4, la Cour de céans a procédé à l'interprétation littérale de l'art. 73 RPE de la manière suivante: "Propre à la zone du village, l'art. 10 RPE prévoit que la hauteur des façades ne dépassera pas 9,50 mètres sur la sablière. La règle de calcul est exprimée à l'art. 73 RPE: à teneur de cette disposition, la hauteur sur la sablière est mesurée dès l'altitude moyenne du terrain naturel mesurée aux angles de la construction projetée, la hauteur moyenne des façades devant également être respectée en tenant compte du terrain aménagé." Selon la jurisprudence, la hauteur se mesure à l'aplomb de tous les points du bâtiment pris en considération. La hauteur du bâtiment à la corniche se mesure au droit de la corniche depuis le sol naturel ou aménagé en déblai. L'exigence concernant le point de référence au sol visant le terrain naturel ou aménagé en déblai a pour but spécifique

de maintenir l'effet visuel d'une certaine hauteur pour l'observateur (cf. AC.2013.0281 du

E. 12

Il résulte des considérants qui précèdent que les recours, mal fondés, doivent être rejetés et la décision attaquée confirmée. Les recourants, qui succombent, supportent les frais de justice, ainsi que des dépens envers les constructeurs et la Commune de St-Légier – La Chiésaz, qui ont procédé avec l'assistance d'un avocat (art. 49 et 55 LPA-VD).

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