

VD_OMNI AC.2019.0270 vom 17. August 2020

VD Tribunal cantonal, 2020-08-17, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2019.0270

FR: VD_OMNI AC.2019.0270 du 17 août 2020

IT: VD_OMNI AC.2019.0270 del 17 agosto 2020

Regeste

A. _____, B. _____, C. _____/D. _____, E. _____, F. _____, G. _____, Municipalité de Lausanne | Recours de voisins contre l'autorisation de construire un bâtiment de deux unités accolées comprenant six logements et un parking souterrain, dont l'accès doit se pratiquer par une servitude de droit privé grevant le fonds des recourants. Le projet n'entraîne pas d'aggravation de la servitude (consid. 2). L'IUS est respecté: contrairement à ce que soutiennent les recourants, le local prévu au sous-sol n'est pas habitable et ne doit pas être pris en compte dans la surface brute de plancher (consid. 5). Le couvert à vélos, les places motos et vélos et les murs de soutènement prévus dans les espaces règlementaires ne causeront pas de préjudice aux recourants (consid. 7). L'accord des propriétaires d'une parcelle située en bordure du domaine public pour l'installation d'une zone de dépose des containers les jours de ramassage a bien été donné au sens de l'art. 104 al. 3 LATC. Les griefs relatifs au nombre de places de parc (consid. 1), à l'accès (consid. 3) et aux normes de protection incendie (consid. 4) sont également rejetés. Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

a) Les recourants font valoir que le nombre prévu de places de parc pour véhicules est trop élevé. Le projet prévoit neuf places de parc pour véhicules, soit six places de parc privatives dans le parking souterrain, deux places de parc privatives extérieures et une place de parc pour visiteurs extérieure. Dans sa réponse au recours, la municipalité explique que ce nombre a été obtenu par application de la norme VSS 640 281 selon laquelle doit être prévue une case de stationnement par 100 m

E. 2

Le nombre de places de stationnement admissible correspond aux besoins réduits obtenus en multipliant les besoins types par un pourcentage de places admissibles.

E. 3

a) Les recourants contestent que le chemin privé permettant l'accès à la parcelle 2003 puisse supporter l'augmentation de trafic généré par la construction litigieuse, du fait de son étroitesse et de ses aménagements. b) Conformément aux art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) et 104 al. 3 LATC, la municipalité ne peut accorder le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de cette dernière. Selon l'art. 19 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. Selon la jurisprudence, 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 (cf. ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les réf. cit.; TF 1C_245/2014 du 10 novembre 2014 consid. 4.1). Pour qu'une desserte routière soit adaptée à l'utilisation prévue, il faut d'abord que la sécurité – celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier – soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (TF 1C_36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.1). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan des zones. Un bien-fonds ne peut dès lors être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; TF 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1; AC.2016 du 21 mars 2017 consid. 4a). 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. 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 (TF 1C_243/213 du 27 septembre 2013 consid. 5.1; AC.2016.0193 du 21 mars 2017 consid. 1a/bb; AC.2015.0192 du 9 février 2016 consid. 6). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence se réfère en général aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route et des transports, désignées normes VSS. Concernant en particulier la génération de trafic, les spécialistes du trafic considèrent qu'une place de parc induit en moyenne 2.5 à 3.5 mouvements de véhicules par jour; cette fourchette tient compte de la localisation et de la qualité de la desserte en transport public (cf. AC.2017.0060 du 23 mai 2018 consid. 11a et les réf. cit.; AC.2016.0085 du 21 mars 2018 consid. 8c). c) En l'espèce, le chemin permettant d'accéder depuis le chemin de la Fauvette jusqu'à l'entrée de la parcelle 2003 est un chemin privé, rectiligne, d'une longueur d'approximativement 60 mètres et d'une largeur de 3.65 m à 4 m (cf. rapport de Transitec, chiffre 4). On rappelle que le projet sur la parcelle 2003 implique la construction de neuf places de parc (dont une pour visiteurs) pour six logements. La question de la viabilité du chemin d'accès par rapport au trafic induit par ces places de parc supplémentaires a fait l'objet de trois rapports : celui de CSD Ingénieurs du 30 avril 2019, celui de b-plan engineering Sàrl du 12 février 2020, enfin celui de Transitec du 3 juin 2019 (établi, lui, sur la base du premier projet qui comportait onze places de parc). L'étude de CSD Ingénieurs conclut à une génération de trafic faible du projet (de l'ordre de 40 mouvements de véhicules par jour [ch. 3.1]) et à l'absence de mesures d'aménagement nécessaires (ch. 6). Celle de b-plan engineering Sàrl fait état d'un trafic actuel global sur le chemin privé compris entre 40 et 60 véhicules par jour (ch. 2.2.3) et étudie le trafic qui serait généré dans le cas d'une densification des autres parcelles débouchant sur le chemin de la Fauvette par le chemin privé (les parcelles 1973, 2029 et

3956). Quant à l'étude de Transitec, elle conclut à une charge de trafic supplémentaire générée par le projet (qui comportait alors onze places de parc) acceptable du point de vue de la circulation et qui n'induit que peu de problèmes d'exploitation particuliers sur le chemin privé ainsi que sur le réseau routier (ch. 4). Le chemin de la Fauvette est quant à lui en zone 30 km/h ; il est relativement étroit et comporte, au droit du chemin privé, une bande piétonne marquée sur le côté Sud. La circulation s'effectue dans les deux sens. d) Les recourants font valoir qu'au lieu d'intersection entre l'entrée de la parcelle 2003 et le chemin privé, en direction du Nord, la visibilité est mauvaise et le passage étroit (la servitude y est réduite à trois mètres); un accident (faisant un blessé) s'y est d'ailleurs produit en 2012. En outre, il n'y a aucune visibilité entre les véhicules sortant de la parcelle 2003 et ceux circulant en direction de la parcelle des recourants en raison d'une haie qui longe la parcelle 3956 et qui obstrue complètement la vue à cette intersection. Le rapport de b-plan engineering Sàrl relève également qu'au niveau du débouché du chemin privé sur le chemin de la Fauvette, les conditions de visibilité (au sens de la norme VSS 40273A) ne sont pas garanties, ni sur la bande piétonne, ni sur la voie de circulation, et que les usagers en sortie du débouché éprouvent des difficultés à s'engager sur le chemin de la Fauvette en raison de la mauvaise visibilité. Les recourants font également valoir que si la chaussée du chemin privé présente une largeur d'environ 4.00 m (selon cadastre), dans la pratique, la végétation existante réduit la largeur disponible à environ 3.60 - 3.80 m. Or, cette situation ne permet pas le croisement entre deux voitures. Au niveau de la parcelle 3891, le croisement de deux voitures est possible seulement en empiétant sur la parcelle. Au droit de la parcelle 2003, la végétation se trouvant à l'intérieur du virage masque la visibilité ; d'autre part, la largeur de la servitude est réduite à 3.00 mètres, ce qui ne permet pas le croisement de deux voitures. e) Or, lors de l'inspection locale du 25 juin 2020, la Cour a constaté qu'à la sortie de la parcelle 2003, la visibilité sur le chemin privé était bonne à droite comme à gauche. Le conseil du constructeur a également précisé que la végétation prévue à cet endroit sera dans la pente et ne devrait pas boucher la visibilité sur la droite ; c'est ce qui ressort effectivement du plan des aménagements extérieurs. S'agissant de la visibilité au débouché du chemin privé sur le chemin de la Fauvette, la Cour a constaté qu'effectivement, celle-ci était limitée sur le côté Est par la haie qui se trouve au coin de la parcelle 2005 et du chemin de la Fauvette. La pose d'un miroir a été évoquée (qui nécessiterait l'accord du propriétaire de la parcelle 3915 située en face du débouché). Toutefois, même en l'absence d'une telle mesure, on relève qu'un tel problème de visibilité au sortir d'un chemin privé sur un chemin dans une zone limitée à 30 km/h est assez fréquent, et qu'il s'agira pour les automobilistes sortant du chemin privé – comme ils doivent le faire actuellement, l'accès n'étant pas nouveau – de prêter une attention accrue aux usagers empruntant le chemin de la Fauvette. Il ne saurait en tout cas pas amener à considérer que l'accès n'est pas adapté. Le rapport de CSD Ingénieurs conclut d'ailleurs que l'accès est conforme sur ce point (ch. 4) : « En outre, l'infrastructure du chemin privé de la Fauvette (largeur, longueur, visibilités aux carrefours) est conforme aux normes en vigueur, s'agissant d'un accès privé de desserte locale ». S'agissant du croisement de deux voitures sur la section du chemin privé entre la parcelle 2003 et le chemin de la Fauvette, il est vrai que celui-ci n'est pas possible, au vu de la largeur restreinte. Toutefois, comme le relève le rapport de Transitec (ch. 4), il s'agit d'un "chemin d'accès" selon la norme VSS SN 640 045, soit un chemin pour lequel ladite norme préconise une seule voie de circulation (aux caractéristiques réduites) et où il n'est pas nécessaire que le croisement soit possible partout. Le rapport de Transitec souligne qu'en l'espèce, avec une largeur mesurée d'environ 3.65 à 4.00 mètres, le chemin privé correspond

aux recommandations des normes VSS (au minimum 3.40 mètres). Par ailleurs, si le chemin ne permet pas le croisement entre deux voitures, d'une part – et les trois rapports s'accordent sur ce point – ce risque est toutefois évalué comme peu fréquent. Le rapport de b-plan engineering Sàrl l'évalue à moins de cinq cas par jour. Le rapport de CSD Ingénieurs relève que le taux de risque peut d'ailleurs être considéré comme identique à la situation actuelle (ch. 4). D'autre part, le problème peut être considérablement résolu par l'apposition d'une signalisation routière indiquant aux automobilistes entrant dans le chemin privé depuis le chemin de la Fauvette qu'ils doivent accorder la priorité aux véhicules empruntant le chemin privé en sens inverse, comme le suggère le rapport de CSD Ingénieurs (ch. 4) : « La visibilité étant bonne jusqu'au niveau de la parcelle 2003 (projet), la mesure permet d'anticiper l'entrée et la sortie des véhicules au niveau du chemin de la Fauvette et de l'accès privé. A l'inverse, si un véhicule est déjà engagé dans l'accès privé, le véhicule sortant peut se mettre en attente au niveau de la parcelle du projet pour laisser passer le véhicule entrant. » f) Les recourants font valoir que le rapport de CSD Ingénieurs est lacunaire en excluant de ses prévisions les véhicules de l'entreprise P. Cupelin SA qui se parquent, entrent et sortent depuis la parcelle 3891 sur le chemin privé. Lors de l'inspection locale, la Cour a effectivement constaté la présence, sur la parcelle 3891, en bordure du chemin privé, d'une zone bétonnée sur laquelle étaient stationnés six voitures de tourisme. Par ailleurs, comme les autres parcelles desservies par le chemin privé, les propriétaires de la parcelle 3891 bénéficient d'une servitude de passage sur le chemin privé. Or, il ressort du rapport de CSD Ingénieurs que la problématique des véhicules de l'entreprise P. Cupelin SA a bien été prise en compte (ce que le représentant de CSD Ingénieurs a confirmé lors de l'inspection locale), mais qu'il a été considéré que, dès lors que la parcelle 3891 est en bordure du chemin de la Fauvette et que les places de parc ont un accès relativement direct au chemin de la Fauvette (ce que la Cour a constaté), le trafic provenant de cette entreprise ne causait aucun problème par rapport à l'accès à la parcelle 2003. g) Les recourants font valoir que le rapport de CSD Ingénieurs ne tient pas compte des mouvements des véhicules de la voirie. Or, dès lors qu'une place de dépose pour les containers les jours de ramassage sera installée sur la parcelle 3891, au bord du chemin de la Fauvette (cf. consid. 8 ci-après), les camions de la voirie n'emprunteront pas le chemin privé. Les représentants de la municipalité l'ont confirmé en audience. h) Les recourants reprochent au rapport de CSD Ingénieurs d'être muet sur la question de l'impact de la charge supplémentaire de trafic sur le chemin de la Fauvette lui-même. Or, les recourants ne donnent aucun élément permettant de considérer que le chemin de la Fauvette ne sera pas à même de supporter le trafic supplémentaire très limité lié au projet de construction litigieux. i) Les recourants reprochent au rapport de CSD Ingénieurs de pas s'être prononcé sur une possible densification des autres parcelles débouchant sur le chemin de la Fauvette par le chemin privé, soit les parcelles 1973, 2029 et 3956. Ils font valoir que le bureau b-plan engineering Sàrl a, quant à lui, effectué une étude du trafic qu'accueillerait le chemin privé dans l'hypothèse où toutes les parcelles desservies par celui-ci seraient densifiées au maximum de leurs possibilités, et qu'il en conclut que les mouvements de véhicules doubleraient et même tripleraient par rapport au trafic circulant aujourd'hui sur cet accès. Or, il n'y a pas lieu de tenir compte d'éventuels futurs projets sur les parcelles précitées. j) Le recours doit par conséquent être rejeté sur ce point.

E. 4

a) Les recourants font grief au projet de ne pas respecter les normes de protection incendie, le chemin privé étant selon eux trop étroit pour que les camions de pompiers puissent accéder aux immeubles projetés. b) Aux termes de l'art. 104 al. 1 LATC, avant de délivrer

le permis, la municipalité s'assure que le projet est conforme aux dispositions légales et réglementaires et aux plans d'affectation légalisés ou en voie d'élaboration. Selon l'art. 6 de la loi vaudoise du 27 mai 1970 sur la prévention des incendies et des dangers résultant des éléments naturels (LPIEN; BLV 963.11), la municipalité veille à l'application de la législation cantonale ou communale sur les constructions et l'aménagement du territoire destinée à prévenir les dangers d'incendie. Les bâtiments, ouvrages et installations doivent dans ce cadre présenter toutes les garanties de sécurité imposées par leurs conditions de situation, de construction et d'exploitation ou d'utilisation (art. 11 LPIEN). L'art. 3 al. 2 LPIEN habilite le Conseil d'Etat à déclarer applicables avec force de loi les normes techniques admises par les autorités fédérales, la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents ou des organisations professionnelles. Le Conseil d'Etat a fait usage de cette compétence à l'art. 1 du règlement du 17 décembre 2014 concernant les prescriptions sur la prévention des incendies (RPPI; BLV 963.11.2), en déclarant applicable la norme et les directives de protection incendie de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI). Aux termes de l'art. 44 de la norme AEAI, les bâtiments et les autres ouvrages doivent toujours rester accessibles, afin que les sapeurs-pompiers puissent intervenir rapidement et efficacement. La Coordination Suisse des Sapeurs-Pompiers (CSSP) a dans ce cadre adopté le 18 mars 2015 une " Directive concernant les accès, surfaces de manœuvre et d'appui pour les moyens d'intervention sapeur-pompiers " (directive CSSP), qui " règle, au sens de l'art. 44 de la norme de protection incendie de l'AEAI, les exigences de base concrètes concernant l'accessibilité des sapeurs-pompiers aux bâtiments et aménagements " (cf. ch. 1 directive CSSP). c) En l'espèce, il résulte des plans versés au dossier que la hauteur des bâtiments projetés, de 9,33 m, est inférieure à 11 m; en pareille hypothèse (s'agissant de bâtiments de "faible hauteur ", soit qui mesurent jusqu'à une hauteur totale de 11 m), la directive CSSP prévoit qu'une surface d'appui de 6 m de largeur et de 11 m de longueur doit être située au maximum à 80 m de l'entrée du bâtiment, et que l'accès à ce dernier doit avoir au minimum 1.20 m de large (ch. 8 directive CSSP). En l'occurrence, le chef de la police du feu a indiqué, dans une lettre du 10 octobre 2019 (jointe aux déterminations de la municipalité du 28 novembre 2019), que le projet était conforme à la directive CSSP car les bâtiments projetés étaient parfaitement accessibles aux sapeurs-pompiers. Par ailleurs, présent à l'audience du 25 juin 2020, l'intéressé a expliqué ce qui suit : la distance entre le début du chemin privé et l'entrée des bâtiments prévus sur la parcelle 2003 est de 78 m; dès lors qu'elle est inférieure à 80 m, les pompiers pourront stationner le camion au début du chemin privé et tirer le tuyau jusqu'à la parcelle 2003. De plus, dès lors que le chemin privé mesure au moins 3 m de large, le camion pourra, cas échéant, l'emprunter. Le constructeur a prévu une place de travail sur la parcelle 2003 (cf. sur le plan des aménagements extérieurs: zone de 11 m sur 6 m pour le camion des pompiers), qui n'était pas exigée. Ainsi, même s'il n'était pas possible de faire passer le camion par le chemin, le projet serait conforme à la directive CSSP; or, en plus, le camion aura la possibilité d'accéder, malgré l'étroitesse du chemin, au bâtiment. Il ressort de ce qui précède que l'accès aux bâtiments prévus sur la parcelle 2003 respecte les normes de protection incendie. d) Le recours doit par conséquent être rejeté sur ce point.

E. 5

a) Les recourants soutiennent que la surface d'un local situé au sous-sol n'a à tort pas été prise en compte dans le calcul de la surface brute de plancher (SBP) alors que ce local servira en fait à l'habitation ou au travail. Ils prétendent par ailleurs que les indications chiffrées ressortant des plans seraient inférieures aux surfaces réelles, lesquelles

dépasseraient l'indice d'utilisation du sol autorisé. b) L'art 119 RPGA prévoit que l'indice d'utilisation du sol en zone mixte de faible densité est limité à 0,50 (voir art. 17). c) Vu la surface de la parcelle 2003 de 1574 m², la surface brute de plancher autorisée sur cette parcelle est de 787 m². Celle du bâtiment projeté est de 785,35 m². d) L'art. 17 RPGA prévoit ce qui suit: " Art. 17. Indice d'utilisation du sol 1 L'indice d'utilisation du sol est le rapport numérique entre la surface brute du plancher utile et la surface constructible du terrain. 2 La surface brute de plancher utile se compose de la somme de toutes les surfaces d'étages en dessous et en dessus du sol, y compris les surfaces des murs et des parois dans leur section horizontale. N'entrent pas en considération : a) les surfaces non utilisées ou non utilisables pour l'habitation ou le travail, b) les parties des combles qui n'atteignent pas une hauteur de 1,50 mètres entre le plancher et le plafond. 3 La surface constructible du terrain est la surface cadastrale de la parcelle située dans la zone sous déduction de la surface des cours d'eau et des surfaces soumises à la législation forestière. " Le glossaire annexé au RPGA précise que n'entrent pas en considération dans la surface brute de plancher (SBP): 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 ouvertes; les terrasses d'attique, couvertes et ouvertes, les balcons et les loggias ouverts pour autant qu'ils ne servent pas de coursive". Le RPGA reprend sur ce point la formulation des directives pour l'aménagement local, régional et national de l'EPFZ n° 514420 (norme ORL-EPF 514420) édition du 11 octobre 1966 (ch. 1.1). Dans un arrêt AC.2012.0053 du 14 décembre 2012, la CDAP a précisé que la liste des surfaces n'entrant pas en considération dans le calcul du SBP selon le RPGA de Lausanne n'était pas exhaustive, mais exemplative (cf. aussi AC.2015.0022 du 26 octobre 2015 consid. 3a). e) Pour déterminer si un local doit être pris en considération dans le calcul de la surface bâtie, il convient de déterminer s'il est habitable. A cet égard, la jurisprudence a précisé que la seule intention subjective des constructeurs ne joue pas un rôle décisif. Il convient plutôt de déterminer si, objectivement, les aménagements prévus au niveau considéré permettent aisément de rendre ces surfaces habitables (v. dans ce sens ATF 108 Ib 130). Selon la jurisprudence (p. ex. AC.2015.0335 du 19 octobre 2016 consid. 7), il convient de vérifier si les locaux prévus répondent aux exigences de salubrité fixées par la réglementation cantonale, notamment en ce qui concerne le volume, l'éclairage et la hauteur des pièces habitables (AC.2016.0162 du 1 er mai 2017 consid. 7b/aa; AC.2015.0057 du 14 janvier 2016 consid. 7b; AC.2015.0296, AC.2015.0297 du 8 février 2017 consid. 7a) . Mais ce point n'est pas à lui seul décisif, en ce sens qu'il ne suffit pas qu'un local ne soit pas réglementaire sous cet angle pour en conclure qu'il n'est pas habitable, alors qu'objectivement il peut et sera vraisemblablement utilisé pour l'habitation malgré sa non-conformité (AC.2017.0214 du 19 juin 2018 consid. 3b; AC.2015.0296 du 8 février 2017 consid. 7a; AC.2014.0131 précité consid. 8a). Concernant les espaces situés au sous-sol, le tribunal de céans a déjà eu l'occasion de rappeler les divers locaux admis au titre de locaux non habitables (cf. AC.2017.0090 du 21 décembre 2017 consid. 1b et la réf. cit.): une entrée, un local technique, un réduit, un WC, une cave et une buanderie (AC.2007.0290 du 26 février 2008); des garages, un hall, une cave, un réduit, une buanderie, un local-citernes, ainsi qu'un ascenseur et une cage d'escaliers (AC.2006.0044

du 30 octobre 2006); un local de lingerie, une cave et une buanderie (AC.2002.0052 du 11 novembre 2002); un carnotzet (AC.1994.0235 du 16 juin 1995). Plus récemment, la CDAP a considéré qu'il n'était pas vraisemblable qu'une buanderie, un local de repassage, le local technique d'une piscine, l'installation de chauffage-ventilation, un cellier, une cave à vin, une cave servant au rangement – locaux intégralement situés sous le niveau du terrain naturel et éclairés que par des sauts-de-loup – seraient utilisés pour l'habitation (AC.2016.0162 précité consid. 7c). f) En l'espèce, au sous-sol, sur le côté Ouest du bâtiment, est situé un local désigné comme « atelier-dépôt non habitable » sur les plans, d'une surface de 50 m². Les recourants font valoir que ce local bénéficiait à l'origine d'un accès piéton extérieur direct sur la parcelle 3820, laquelle est propriété (pour le lot sis le plus proche) de H._____, administrateur unique du constructeur D._____, et que même si cet accès ne figure désormais plus sur les seconds plans mis à l'enquête, ce local sera néanmoins dévolu à l'habitation ou au travail. Or, ce local, situé à côté des caves et d'un local désigné comme « séchoir » sur les plans, présentera une hauteur sous plafond de 2,30 m et sera éclairé par deux fenêtres de 175 x 50 cm. Il ne remplira donc ni les conditions de hauteur minimale (art. 27 du règlement d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions [RLATC; BLV 700.11.1]), ni d'éclairage et de ventilation (art. 28 RLATC). Il ne sera pas chauffé. Il ne peut dès lors être considéré comme habitable, et les recourants ne font pas valoir d'élément objectivable sur une utilisation potentielle en local habitable. C'est par conséquent à juste titre que sa surface n'a pas été prise en compte dans la surface brute de plancher. g) Les recourants prétendent que les indications chiffrées ressortant des plans seraient inférieures aux surfaces réelles, lesquelles dépasseraient l'indice d'utilisation du sol autorisé. Ils tirent cet argument du fait que les modifications apportées aux premiers plans, qui ont amené à une diminution de la surface brute de plancher afin qu'elle soit conforme, n'a pas entraîné une diminution effective des surfaces sur les plans. Ils font grief à l'autorité intimée de ne pas avoir soigneusement vérifié les calculs et de s'être contentée d'additionner les surfaces reportées par le constructeur sur les plans. Or, les doutes des recourants sur le fait que les constructeurs auraient pour projet de ne pas respecter leurs propres plans ne sauraient constituer une argumentation pertinente. Par ailleurs, d'après les calculs basés sur les plans mis à l'enquête la surface brute de plancher utile atteint 785,35 m², - calcul dont l'ordre de grandeur paraît exact selon les assesseurs spécialisés -, de sorte que l'IUS est respecté. h) Le recours doit par conséquent être rejeté sur ce point.

E. 6

a) Les recourants soutiennent que les conditions de l'art. 81 RPGA (en vertu duquel le constructeur a été mis au bénéfice d'une dérogation pour le dépassement de la longueur du bâtiment) ne seraient pas données, dans la mesure où, selon eux, la surface mentionnée comme atelier-dépôt (cf. consid. 5f ci-dessus) sera habitable. b) L'art. 84 LATC délègue aux communes une compétence limitée pour la réglementation des constructions souterraines; cette norme fixe, comme pour les dérogations (art. 85 LATC), les limites dans lesquelles un règlement communal peut prévoir que les constructions souterraines ou semi-enterrées ne sont pas prises en considération dans le calcul de la distance aux limites ou entre bâtiments, ainsi que dans le coefficient d'occupation ou d'utilisation du sol (al. 1). Une telle réglementation n'est en effet applicable que dans la mesure où le profil et la nature du sol ne sont pas sensiblement modifiés et qu'il n'en résulte pas d'inconvénient pour le voisinage (al. 2). Quant à l'art. 81 RPGA, qui concrétise l'art. 84 LATC, il est ainsi rédigé: " Art. 81. Constructions souterraines 1 Pour des constructions souterraines ou semi-enterrées,

la Municipalité peut déroger aux règles sur les distances aux limites et entre bâtiments et sur le coefficient d'occupation ou d'utilisation du sol (voir art. 17), pour autant que la topographie existante avant l'exécution des travaux ne soit pas sensiblement modifiée. 2 Ces constructions : a) peuvent déborder les périmètres d'implantation, b) n'entrent pas dans le calcul des dimensions maximales des bâtiments, c) ne peuvent en aucun cas être habitables, d) ne doivent pas porter atteinte à un intérêt public ou à des intérêts prépondérants de tiers. " c) L'art. 121 RPGA prescrit qu'en zone mixte de faible densité, la longueur totale d'un bâtiment ne peut excéder 30 m. d) En l'espèce, les locaux souterrains de la construction prévue sur la parcelle 2003 dépassent la longueur de 30 m. Toutefois, contrairement à ce que soutiennent les recourants, c'est à bon droit que la municipalité a mis le constructeur au bénéfice d'une dérogation en application de l'art. 81 RPGA, l'atelier-dépôt n'étant pas habitable, comme relevé ci-dessus (consid. 5f). e) Le recours doit par conséquent être rejeté sur ce point.

E. 7

a) Les recourants font valoir que le couvert à vélos, les places motos et vélos et les murs de soutènement qui empièteront dans l'espace réglementaire seront constitutifs de nuisances pour eux. b) Aux termes de l'art. 39 RLATC, à défaut de dispositions communales contraires - comme tel est le cas en l'espèce -, les municipalités peuvent autoriser la construction de dépendances de peu d'importance, dont l'utilisation est liée à l'occupation du bâtiment principal, dans les espaces réglementaires entre bâtiments ou entre bâtiments et limites de propriété (al. 1). Par dépendances de peu d'importance, on entend des constructions distinctes du bâtiment principal, sans communication interne avec celui-ci et dont le volume est de peu d'importance par rapport à celui du bâtiment principal, telles que pavillons, réduits de jardin ou garages particuliers pour deux voitures au plus. Ces dépendances ne peuvent en aucun cas servir à l'habitation ou à l'activité professionnelle (al. 2). Ces règles sont également valables pour d'autres ouvrages que des dépendances proprement dites: murs de soutènement, clôtures, places de stationnement à l'air libre notamment (al. 3). Ces constructions ne peuvent être autorisées que pour autant qu'elles n'entraînent aucun préjudice pour les voisins (al. 4). La notion de préjudice pour les voisins au sens de l'art. 39 al. 4 RLATC doit être interprétée en ce sens que l'aménagement concerné ne doit pas entraîner des nuisances qui ne seraient pas supportables sans sacrifices excessifs (cf. CDAP AC.2015.0111 du 17 août 2016 consid. 8a/bb et les références citées). Pour interpréter ces notions, l'autorité doit procéder à une pesée des intérêts en présence en comparant d'une part, l'intérêt des voisins au respect de l'art. 39 al. 4 RLATC, et d'autre part, l'intérêt du constructeur à pouvoir réaliser un ouvrage assimilé aux dépendances et qui répond aux exigences légales et réglementaires. La notion de nuisances supportables doit donc s'apprécier en fonction des circonstances concrètes de chaque cas particulier, notamment de la situation des différents propriétaires touchés par rapport à l'ouvrage projeté et de l'intensité des nuisances qui peuvent en résulter (CDAP AC.2017.0022 du 23 mai 2017 consid. 2d/aa et les références citées). La notion d'absence d'inconvénients appréciables est un concept juridique indéterminé qui confère à la municipalité une latitude de jugement étendue, que le tribunal se doit de respecter (CDAP AC.2012.0105 du 6 septembre 2012 consid. 1 et les références). La jurisprudence a eu l'occasion de mentionner un certain nombre de critères à prendre en compte dans la pesée des intérêts en présence, soit notamment l'emplacement de la construction, sa visibilité, son impact sur l'ensoleillement dont bénéficie la propriété ou encore les nuisances sonores (CDAP AC.2018.0136 du 8 août 2019 consid. 3a/bb et les références citées). c) En l'espèce,

concernant le préjudice que les ouvrages incriminés pourraient entraîner pour eux, les recourants n'expliquent pas clairement en quoi il consisterait, se contentant de relever que ces « constructions (places motos en particulier) [...] sont [...] de nature à causer des nuisances aux recourants qui sont importantes ». Toutefois, compte tenu de la configuration des lieux - en particulier du fait que la parcelle des recourants est située bien en amont de la parcelle 2003 - et de la nature des constructions en cause, il n'apparaît pas que les recourants subiront un préjudice. d) Le recours doit par conséquent être rejeté sur ce point.

E. 8

a) Le projet prévoit d'aménager deux emplacements pour containers: un abri pour containers sur la parcelle 2003 et une zone de prise en charge des containers le jour du ramassage sur la parcelle 3891. On rappelle que la parcelle 3891 est située au bord du chemin de la Fauvette, à l'entrée du chemin privé. Dans sa décision, la municipalité a indiqué que « L'emplacement conteneurs sur la parcelle 3891 peut être admis à bien-plaire en vertu de l'art. 46 PGA et via une mention de droit public inscrite au registre foncier. » b) Selon l'art. 46 al. 1 RPGA, la Municipalité peut notamment autoriser à bien plaire, dans les espaces frappés par une limite des constructions, des emplacements pour containers. Les critères liés à la sécurité, à l'esthétique et à la protection de la nature seront déterminants. c) Les recourants mettent en doute que les propriétaires de la parcelle 3891 aient donné leur accord pour accueillir l'emplacement des containers prévu sur leur parcelle. Ils demandent qu'ils soient interpellés à ce sujet. Selon eux, un titre juridique valable au sens de l'art. 104 al. 3 LATC fait défaut. Ils font également valoir que le choix de l'emplacement prévu pour les containers sur la parcelle 3891 est mis en cause par le rapport établi par b-plan engineering Sàrl qui suggère que le chemin privé soit élargi à cet emplacement pour améliorer la visibilité sur le chemin de la Fauvette. d) Or, il ressort des griefs des recourants qu'ils considèrent que l'emplacement des containers sur la parcelle 3891 constituera la place de dépose des containers permanente pour les bâtiments projetés sur la parcelle 2003. La surface prévue sur la parcelle 3891 est cependant uniquement destinée à la dépose temporaire des containers le jour du ramassage. Le reste du temps, les containers seront entreposés exclusivement sur la parcelle 2003, au droit du couvert semi-enterré. L'installation de cette zone de dépose pour les jours de ramassage sur la parcelle 3891 a pour but d'éviter que les containers ne soient placés sur la voie publique. Les containers ne seront ainsi pas non plus placés sur le chemin privé, comme semblent le craindre les recourants. Ces derniers pourront donc continuer à placer leurs propres containers là où ils les mettent actuellement, en bordure du chemin de la Fauvette, soit sur le domaine public, soit sur leur chemin privé. Par ailleurs, présente à l'audience, E. _____, copropriétaire de la parcelle 3891, a confirmé qu'elle était d'accord pour l'installation d'un emplacement pour les containers le jour du ramassage, et que la PPE 3891 l'était également (il s'agit d'une décision prise par l'ensemble des copropriétaires). Les copropriétaires avaient d'ailleurs signé les plans de mise à l'enquête, notamment le plan de situation du géomètre. Par ailleurs, le constructeur a produit l'accord de l'inscription au Registre foncier signé par la PPE. Ainsi, l'accord des propriétaires a bien été donné au sens de l'art. 104 al. 3 LATC. Enfin, sur la parcelle 3891, une palissade permanente délimitant la zone de dépose sera installée. Il ressort des plans que la zone sera placée en retrait du chemin de la Fauvette, et qu'elle ne cachera ainsi pas la visibilité à gauche à la sortie du chemin privé. e) Le recours doit par conséquent être rejeté sur ce point.

E. 9

Il résulte des considérants que le recours doit être rejeté et la décision de la municipalité du 25 juillet 2019, confirmée. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont mis à la charge des recourants, solidairement entre eux (art. 49 al. 1 de la loi sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 [LPA-VD, BLV 173.36]). Ces deniers verseront en outre des dépens au constructeur, qui a procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel (art. 55 LPA-VD).

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