

VD_OMNI AC.2020.0082 vom 26. April 2021

VD Tribunal cantonal, 2021-04-26, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2020.0082

FR: VD_OMNI AC.2020.0082 du 26 avril 2021

IT: VD_OMNI AC.2020.0082 del 26 aprile 2021

Regeste

A. _____ à M. _____ c/Municipalité de Mont-sur-Rolle, N. _____ | Recours d'opposants contre la délivrance d'un permis de construire deux bâtiments avec chacun 2 logements et parking souterrain. -En principe, la municipalité aurait dû examiner le projet sous l'angle du RPGA en vigueur au moment où elle a rendu sa décision. Le nouveau RPGA étant entré en vigueur durant la procédure devant le tribunal, il n'y aurait cependant guère de sens de renvoyer la cause pour examen sur la base de l'ancienne réglementation (entre-temps abrogée), car le projet est de toute manière conforme aux deux règlements communaux (consid. 3). - Le chemin d'accès (sans issue et réservé à un très petit nombre de riverains) n'est certes pas idéal (longueur de 320 m; largeur de 3 m; peu de possibilités de croisements; nécessité d'effectuer des marches arrière), mais il est suffisant, ainsi que constaté sur place (consid. 4). - Nombre de cases de stationnement dépassant d'une unité la valeur indicative selon la norme VSS; admis compte tenu des circonstances (parcelle excentrée par rapport au village, relative faible offre en transports publics) (consid. 6). - Rejet des griefs relatifs au COS (consid. 8) et à la présence d'un pilier (consid. 9). Recours rejeté. Recours au TF rejeté (1C_322/20214 du 24 août 2022).

Erwägungen

E. 1

Les recourants font valoir qu'à l'exception des recourants 1 d'une part et 10 et 11 d'autre part, ils n'ont pas reçu la décision du 18 février 2020 les informant que leur opposition était levée et le permis délivré. Ils se plaignent d'une violation des art. 116 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; BLV 700.11) et 25a al.

E. 2

L'autorité intimée a rendu la première décision attaquée du 18 février 2020 portant sur l'autorisation de construire deux bâtiments de trois appartements chacun avec douze places de stationnement en tout. Les constructeurs ont toutefois annoncé dans leurs déterminations du 7 octobre 2020 qu'ils avaient décidé de modifier l'aménagement intérieur de ces deux bâtiments en prévoyant désormais uniquement la création deux appartements par bâtiment, soit quatre logements en tout. Le nombre de places de stationnement a également été réduit de deux unités. Un permis de construire complémentaire, entérinant ces modifications, a été délivré le 15 décembre 2020, que les recourants ont également contesté par la voie du recours. a) Lorsqu'une modification est apportée ultérieurement à un projet déjà mis à l'enquête publique, il convient d'examiner si une nouvelle enquête se justifie. Les principes de la proportionnalité, respectivement de l'économie de la procédure, impliquent de renoncer à toute enquête pour les modifications de "minime importance" (cf. art. 111 et 117 LATC). Les modifications plus importantes, mais qui ne modifient pas sensiblement le

projet, peuvent être soumises à une enquête complémentaire au sens de l'art. 72b RLATC; les modifications plus importantes doivent faire l'objet d'une nouvelle enquête publique selon l'art. 109 LATC (arrêts AC.2017.0030 du 27 août 2018 du 13 décembre 2017 consid. 12a; AC.2014.0400 du 20 mai 2015 consid. 1a; AC.2014.0048 du 14 janvier 2015 consid. 2a; AC.2013.0227 du 18 septembre 2014 consid. 1a). Selon la jurisprudence, il n'y a pas lieu de soumettre à une enquête publique complémentaire les modifications apportées à un projet après l'enquête publique, lorsque celles-ci tendent à supprimer ou corriger divers éléments critiqués par les opposants (cf. notamment arrêts AC.2017.0030 du 27 août 2018 du 13 décembre 2017 consid. 12a; AC.2016.0217 du 28 février 2017 consid. 3; AC.2016.0264 du 24 octobre 2017 consid. 1; AC.2014.0163 du 9 octobre 2015 consid. 4a; AC.2014.0038 du 20 août 2015 consid. 3b et les références citées). b) En l'espèce, les modifications incriminées tendent précisément à corriger, entre autres éléments critiqués par les recourants, un nombre trop élevé de logements par bâtiment et de places de parc. Il n'y avait donc pas lieu de soumettre de telles modifications à une enquête publique complémentaire. Du reste, les plans tels que modifiés en cours de procédure ont abouti à un permis de construire complémentaire délivré le 15 décembre 2020, qui a été attaqué par les recourants.

E. 3

Les recourants soutiennent que c'est à tort que l'autorité intimée a appliqué de manière anticipée le nRPGA, qui n'était pas encore en vigueur au moment où la décision du 8 février 2020 a été rendue. Selon eux, la municipalité aurait dû se fonder uniquement sur l'ancien aRPZ, de sorte que la décision en cause devrait être annulée pour ce motif déjà. Il convient de rappeler que le nouveau PGA et le règlement correspondant (nRPGA) ont été approuvés et mis en vigueur par le département cantonal compétent en cours de procédure de recours, soit le 9 juillet 2020. Il y a lieu de déterminer le droit applicable. a) Selon la jurisprudence, la légalité d'un acte administratif, y compris une autorisation de construire ou un plan d'affectation, doit en principe être examinée en fonction du droit en vigueur au moment de son prononcé, sous réserve de l'existence de dispositions transitoires contraires; en conséquence, l'autorité de recours applique en principe le droit en vigueur au jour où l'autorité a statué (ATF 144 II 326 consid. 2.1.1 p. 328; ATF 139 II 243 consid. 11.1; ATF 139 II 263 consid. 6 et les réf. cit.). Ainsi, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral et en l'absence de disposition transitoire expresse, la légalité d'une décision doit en principe être examinée selon le droit applicable au moment où elle a été prise. Un changement de loi intervenu durant une procédure de recours n'a donc pas à être pris en considération, à moins qu'une application immédiate du nouveau droit s'impose pour des motifs impératifs, par exemple pour des raisons d'ordre ou de sécurité publics ou pour la sauvegarde d'intérêts publics prépondérants (ATF 141 II 393 consid. 2.4 et les arrêts cités; ATF 139 II 243 consid. 11.1 p. 259; ATF 137 II 409 consid. 7.4.5 p. 417 s.; 135 II 384 consid. 2.3 p. 390; 125 II 591 consid. 5e/aa; 123 II 359 consid. 3 et les réf. cit.; TF 2C_29/2016 du 3 novembre 2016 consid. 3.2; 1C_36/2011 du 8 février 2012 consid. 5.2 et 1C_505/2011 du 1er février 2012 consid. 3.1 et les réf. cit.). b) Certes, l'autorité intimée ne pouvait en principe autoriser le projet de construction litigieux que si celui-ci était à la fois conforme à la future réglementation et à celle en vigueur au moment où elle a rendu la décision du 8 février 2020. C'est donc à tort que l'autorité intimée n'a pas examiné le projet également à l'aune de la réglementation applicable au moment où elle a statué. Cependant, étant donné que le nRPGA a été approuvé et mis en vigueur le 9 juillet 2020, soit durant la présente procédure de recours, il n'y aurait guère de sens d'annuler la décision attaquée du 8 février 2020 et de

renvoyer la cause à l'autorité intimée pour qu'elle statue à nouveau sur la base de l'ancienne réglementation (qui a été entre-temps abrogée). Un tel procédé constituerait un détour procédural inutile. De toute manière, comme on le verra ci-après, le projet litigieux, qui a été modifié selon le permis de construire complémentaire du 20 décembre 2020, apparaît désormais conforme non seulement à l'ancienne mais également à la nouvelle réglementation, dont les dispositions topiques concernant la zone de faible densité II, dans laquelle reste colloquée la parcelle n° 65, n'ont pas été fondamentalement modifiées, si ce n'est sur la question relative au nombre de logements autorisés par bâtiment.

E. 3.1

et les références; arrêts AC.2017.0295 du 20 août 2018 consid. 4a/aa; AC.2014.0330 du 24 mai 2016 consid. 3b et AC.2014.0417 du 3 novembre 2015 consid. 9a/aa et les références). Ces principes valent également lorsque la réglementation communale contient un renvoi à ces normes (arrêt AC.2019.0093 du 13 mai 2020 consid. 4a/bb et les références citées). dd) En vertu de la norme VSS 640 045 intitulée " Projet, bases – Type de route: routes de desserte ", édition de mars 2019, les chemins d'accès desservent de petites zones habitées jusqu'à 30 unités de logements, leur longueur devrait être limitée entre 40 et 80 m et les croisements entre une voiture de tourisme et un cycle devraient en principe être possible sur toute la longueur de la route à une vitesse très réduite (cf. ch. 8 de la norme). Quant aux routes d'accès, elles desservent des zones habitées jusqu'à 150 unités de logements et les croisements entre voitures de tourisme doivent en principe être possibles à vitesse très réduite (cf. ch. 8 de la norme). Caractérisés par un faible volume de circulation et des vitesses basses, tant les chemins d'accès (50 v/h) que les routes d'accès (100 v/h) peuvent ne comprendre qu'une seule voie; dans les deux cas, il s'agit de routes ouvertes qui servent aussi d'espace convivial, de loisir et de jeux, dont il convient de briser la régularité et l'uniformité dans le sens longitudinal pour modérer la vitesse des usagers et éviter de longs tronçons rectilignes incitant à une vitesse élevée (cf. ch.

E. 4

Les recourants soutiennent que l'équipement du terrain serait insuffisant du fait que le chemin d'accès ***** à la parcelle n° 65 ne serait pas assez large et ne permettrait pas le croisement des véhicules, sauf à empiéter sur les fonds privés se situant de part et d'autre du domaine public. a) aa) Aux termes de l'art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700), une autorisation de construire ne peut être délivrée que si le terrain est équipé. 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. 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 – celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier – 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. 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 (cf. ATF 121 I 65 consid. 3a; arrêts TF 1C_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 3.1; 1C_88/2018 du 23 septembre 2019 consid. 3.1 et 1P.319/2002 du 25 novembre 2002 consid. 3 publié in : RDAT 2003 I n° 59 p. 211).

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 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1; 1C_246/2009 du 1^{er} février 2010 consid. 2 et les références citées). 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 (arrêt TF 1C_243/2013 du 27 septembre 2013 consid. 5.1; arrêts AC.2019.0270 du 17 août 2020 consid. 3b; AC.2019.0273 du 17 août 2020 consid. 8a et AC.2019.0223 du 25 mai 2020 consid. 4a). La question de savoir si, malgré son étroitesse, un accès est admissible dépend notamment du nombre de logements desservis et de la configuration des lieux (arrêts AC.2016.0219 du 19 janvier 2017 consid. 3a et AC.2013.0342 du 18 août 2014 consid. 6b/bb). bb) En application de l'ensemble des principes qui précèdent, le Tribunal cantonal a considéré comme suffisant un accès d'une largeur variant entre 2,9 m et 4,2 m, sur une distance approximative de 200 m, desservant déjà quelque six immeubles d'habitation et nécessitant d'empiéter sur des parcelles privées en cas de croisement entre véhicules (arrêt AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 4b). Il a également jugé que l'accès au projet de construction restait suffisant au sens de la jurisprudence, notamment au regard du fait que le chemin litigieux était principalement, sinon exclusivement utilisé par les riverains qui connaissent la configuration du site et les endroits nécessitant une attention plus soutenue (arrêts AC.2011.0252 du 31 octobre 2012 consid. 4c; AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 4b). Un chemin privé d'une centaine de mètres de long et dont la largeur oscillait entre 3 et 3,5 m, en partie asphalté, reste suffisant pour la construction d'un bâtiment de quatre logements (arrêts AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 3a; AC.2011.0088 du 5 octobre 2011 consid. 2d). Plus récemment, il a été jugé qu'un chemin d'accès goudronné d'une largeur estimée à 3 m au minimum sur toute sa longueur, dont la configuration ne sortait pas de l'ordinaire, qui desservirait 14 places de stationnement supplémentaires, était conforme aux exigences posées par la loi et la jurisprudence et susceptible d'accueillir le trafic supplémentaire généré (arrêt AC.2018.0212, AC.2018.0213 du 2 mai 2019 consid. 4d, confirmé par arrêt TF 1C_309/2019, 1C_310/2019 du 8 mai 2020 consid. 6). Il résulte également de la jurisprudence cantonale que, dès lors qu'un *modus vivendi* s'est instauré entre les usagers selon lequel un empiètement sur des fonds privés au-delà d'une servitude de passage est toléré pour permettre le croisement de véhicules, il ne serait pas admissible qu'une telle tolérance ne s'adresse plus que de manière différenciée aux seuls habitants actuels du quartier et non pas à des nouveaux venus. Tant que les propriétaires de places servant à l'évitement ne condamnent pas celles-ci, que ce soit pour sauvegarder leur propre intérêt, respecter la loi sur les routes ou éviter l'engagement d'une procédure de correction de limites, elles font partie de la situation existante, dont on peut déduire qu'elle permet des croisements; peu importe que les constructeurs ne soient pas au bénéfice d'un titre juridique pour les empiètements en cause (arrêts AC.2018.0338 du 27 février 2020 consid. 3a; AC.2018.0140 du 6 février 2019 consid. 1b/aa; AC.2017.0378 du 20 août 2018 consid. 9b/bb; AC.2016.0268 du 12 février 2018 consid. 7b; AC.2016.0193 et AC.2016.0202 du 21

mars 2017 consid. 1a/bb, confirmé par l'arrêt du TF 1C_225/2017 précité). Le Tribunal fédéral quant à lui a déjà jugé que dans certaines circonstances, un long chemin étroit (moins de 3 m) présentant à certains endroits une largeur de 2.20 m est suffisant, notamment s'il ne sert qu'aux riverains (voie sans issue) et s'il existe, aux endroits présentant peu de visibilité, des possibilités d'évitement, au besoin sur des parcelles de riverains qui y consentent (TF 1C_532/2010 du 29 mars 2011 consid. 2.5 cité par Eloi Jeannerat, in: Aemisegger Heinz et al. (édit.), Commentaire pratique LAT: Planifier l'affectation, Genève/Zurich/Bâle, 2016, n. 28 ad art. 19). L'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle n'exige cependant pas que soient garanties des possibilités de croisement sur toute sa longueur, notamment lorsque la visibilité permet à un conducteur attentif et respectueux des règles usuelles de circulation de constater la présence d'un autre véhicule suffisamment tôt pour s'arrêter à l'entrée du tronçon et le laisser passer, ce même s'il devait s'avérer finalement nécessaire de procéder à des marches arrière malcommodes compte tenu de la longueur du chemin (TF 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.2; 1C_148/2009 du 29 juillet 2009; 1C_9/2009 du 24 mars 2009 consid. 4). cc) Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence cantonale se réfère aux normes VSS, qui sont prises en considération comme un avis d'expert – étant précisé que ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité et qu'elles ne constituent pas des règles de droit qui lieraient le tribunal (cf . arrêt TF 1C_481/2018 précité consid. 7.1; 1C_532/2012 du 25 avril 2013 consid.

E. 5

Dans leur mémoire de recours, les recourants faisaient valoir que le nombre de logements (trois par bâtiment) était trop élevé, l'art. 28 aRPZ, applicable à la zone de faible densité II par renvoi de l'art. 36 aRPZ, prévoyant que la zone de faible densité II était destinée aux villas ou maisons familiales comptant au maximum deux logements. Ce grief tombe à faux, dès lors que le projet tel que modifié et autorisé par permis de construire complémentaire – faisant également l'objet de la présente procédure de recours – ne comporte désormais que deux logements par bâtiment, si bien qu'il est devenu conforme aux dispositions précitées, étant précisé que la nouvelle réglementation (art. 30 nRPGA applicable par renvoi de l'art. 38 nRPGA) autorise la réalisation de trois appartements – dont un studio – par bâtiment dans la zone concernée).

E. 6

Les recourants considèrent le nombre de places de stationnement comme trop élevé. a) Tant l'ancienne que la nouvelle règlementations prévoient que la municipalité fixe le nombre de places privées de stationnement ou de garages pour voitures ou tout autre véhicule et se réfèrent aux normes VSS de l'Union suisse des professionnels de la route. b) En l'espèce, le projet modifié prévoit la réalisation de huit places dans le garage souterrain, à destination des habitants des quatre logements, ainsi que deux places extérieures à destination des visiteurs, soit dix places en tout. Selon la norme VSS 40 281 ("Stationnement – Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme", valable dès le 31 mars 2019, annulant et remplaçant la précédente norme SN 640 281; let. D, ch. 9.1 et 9.3), le nombre de places de stationnement pour quatre logements d'une surface totale de 787 m² est compris entre 4 et 7.87 pour les habitants (1 case de stationnement par 100 m² de surface brute de plancher ou 1 case par appartement) et entre 0.4 et 0.79 cases pour les visiteurs (10% du nombre de cases de stationnement pour les habitants), soit un total compris entre 4.4 et 8.66

cases pour les habitants et les visiteurs, soit entre cinq et neuf cases au total. En l'occurrence, avec dix cases au total (huit pour les habitants et deux pour les visiteurs), le projet dépasse très légèrement, soit d'une case, la valeur indicative déterminée selon la norme VSS. Cela étant, celle-ci prévoit à sa let. D ch. 9.4 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. Eu égard à la localisation de la parcelle litigieuse, excentrée par rapport au village, et à la relative faible offre en transports en commun sur le territoire communal (bus ligne n° 840, une desserte par heure dans chaque sens), il y a lieu de considérer que le nombre total de dix places de stationnement demeure admissible dans le cas présent. Ce grief doit partant être rejeté.

E. 7

Les recourants soutiennent que les places de parc destinées aux visiteurs et prévues à l'angle sud-ouest de la parcelle n° 65 empiéteraient sur la limite des constructions. En l'espèce, si le projet initial prévoyait deux places extérieures à cheval sur la limite des constructions, il a cependant été corrigé avant même la délivrance du permis de construire le 18 février 2020, les constructeurs ayant produit devant l'autorité intimée un plan de situation mis à jour sur lequel il apparaît que les places extérieures sont désormais implantées en retrait de la limite des constructions (plan de situation du 22 janvier 2020). Or, cette modification a été validée par l'autorité intimée et fait dès lors l'objet du permis de construire. Le grief des recourants tombe donc à faux.

E. 8

Les recourants laissent entendre que le coefficient d'occupation du sol (COS) serait dépassé, car il faudrait inclure la surface des terrasses au rez-de-chaussée dans la surface bâtie. a) Aux termes de la réglementation communale, la surface bâtie ne peut excéder un huitième de la surface totale de la parcelle (art. 31 nRPGA applicable par renvoi de l'art. 38 nRPGA; cf. ég. art. 31 aRPZ, applicable par renvoi de l'art. 36 aRPZ). En l'espèce, la parcelle n° 65 présente une surface de 3'427 m². Avec un coefficient d'occupation du sol (COS) de 0.125 (1/8), la surface bâtie peut s'élever à un maximum de 428.375 m². Or, la demande de permis de construire fait état d'une surface bâtie totale de 428 m², ce qui représente un coefficient d'occupation du sol (COS) de 0.12, si bien que la surface bâtie paraît respectée. Les recourants affirment que les terrasses – qu'ils qualifient de "couvertes" – situées au rez-de-chaussée des deux bâtiments projetés devraient être prises en considération dans le calcul de la surface bâtie totale, conduisant à un dépassement de la surface admissible. b) La surface bâtie est mesurée au niveau de la construction présentant les plus grandes dimensions en plan, non compris les terrasses non couvertes, les seuils, les perrons, les balcons en saillie et autres installations semblables; il n'est pas tenu compte des dépendances souterraines et des piscines non couvertes (art. 63 al. 1 aRPZ et art. 90 nRPGA). Or, la lecture du plan de situation et des plans d'architecte montre clairement qu'au niveau du rez-de-chaussée de chaque bâtiment, la terrasse ne sera ni couverte, ni fermée latéralement. Seul un balcon-terrasse situé à l'étage d'une profondeur de 1.50 m (par rapport au mur de façade du rez-de-chaussée) surplombera la terrasse, de même que l'avant-toit qui ne présente pas une longueur inhabituelle (cf. RDAF 1973, p. 223). A noter que, selon la jurisprudence, les éléments en saillie dont la profondeur ne dépasse pas celle qui est communément admise pour les balcons, soit 1.50 m, ne sont pas pris en considération dans le calcul du COS ou de la distance aux limites (cf. notamment AC.2019.0374 du 16 juin 2020 consid. 4b et les références citées). La municipalité, qui

dispose d'une certaine latitude de jugement sur ce point particulier, pouvait retenir qu'il s'agissait de terrasses non couvertes à ne pas compter dans le calcul de la surface bâtie. Mal fondé, ce grief doit être écarté.

E. 9

Les recourants exposent que, selon le projet litigieux, un bâtiment comporte un pilier, ce qui est prohibé par la réglementation communale. a) L'art. 69 aRPZ prévoyait que "les constructions sur pilier et les balcons saillants à parapet en maçonnerie sont interdits". Le nRPGA ne contient quant à lui aucune disposition relative à cette question. b) En l'espèce, le projet comporte un pilier, qui constitue un élément porteur soutenant une partie de la dalle de la terrasse-balcon du rez-de-chaussée du bâtiment A selon la coupe AA. L'autorité intimée a exposé qu'elle considérait que la disposition précitée de son ancien règlement n'interdisait pas tout usage de piliers – nécessaire lorsque, comme en l'espèce, il s'agissait d'un élément porteur et structurant – mais uniquement les constructions sur piliers, soit par exemple la réalisation d'une maison ou d'une annexe sur pilotis. Ainsi, seules les constructions situées sur des piliers étaient interdites, les constructeurs disposant d'une marge de manœuvre dans la réalisation des constructions. Si l'art. 69 aRPZ était applicable, le tribunal ne verrait pas de motif de s'écarter de l'interprétation que fait l'autorité intimée de son propre règlement, étant rappelé que celle-ci bénéficie d'une large latitude dans ce cas de figure (cf. p.ex. arrêt 1C_340/2015 du 16 mars 2016 dans lequel le Tribunal fédéral a confirmé que la municipalité disposait d'une importante latitude de jugement pour interpréter son règlement, celle-ci découlant de l'autonomie communale garantie par l'art. 50 al. 1 Cst.). On ne saurait ainsi comparer l'élément porteur litigieux à une construction qui serait entièrement érigée sur des piliers et qui serait effectivement contraire à l'ancienne réglementation communale. Quoi qu'il en soit, le nRPGA ne comporte aucune disposition relative à ce point et ne prohibe ainsi pas la réalisation de piliers. Partant, ce grief doit être rejeté.

E. 10

Il résulte de ce qui précède que le recours AC.2020.0082 doit être rejeté en tant qu'il n'est pas devenu sans objet; la décision municipale du 18 février 2020 doit être confirmée en tant qu'elle n'a pas été annulée et remplacée par la décision municipale du 15 décembre 2020 délivrant un permis de construire complémentaire, celle-ci devant être entièrement confirmée. Compte tenu des circonstances, les recourants supporteront un émolument judiciaire global réduit et verseront à titre de dépens une indemnité – quelque peu réduite – en faveur de la Commune de Mont-sur-Rolle, d'une part, et des constructeurs, d'autre part, qui ont agi avec l'assistance d'un avocat (art. 49, 55, 91 et 99 LPA-VD).

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