

# VD\_OMNI AC.2020.0153 vom 13. Dezember 2021

VD Tribunal cantonal, 2021-12-13, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2020.0153](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2020.0153)

FR: VD\_OMNI AC.2020.0153 du 13 décembre 2021

IT: VD\_OMNI AC.2020.0153 del 13 dicembre 2021

## Regeste

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_, D. \_\_\_\_\_, E. \_\_\_\_\_, F. \_\_\_\_\_, G. \_\_\_\_\_, H. \_\_\_\_\_, I. \_\_\_\_\_, J. \_\_\_\_\_, K. \_\_\_\_\_, L. \_\_\_\_\_, M. \_\_\_\_\_, N. \_\_\_\_\_, O. \_\_\_\_\_/Municipalité de Savigny, P. \_\_\_\_\_, Q. \_\_\_\_\_, Direction générale de l'environnement (DGE), Direction générale de la mobilité et des routes DGM | Recours contre la délivrance du permis de construire 5 villas mitoyennes et 2 villas individuelles sur une parcelle de 8'052 m<sup>2</sup> et autorisant l'abattage du solde de 2 boqueteaux de hêtres. Rejet des griefs relatifs à l'accès, à la présence d'un territoire d'intérêt biologique supérieur, aux containers à déchets, à la direction des faîtes et aux mouvements de terre (consid. 3-7). Protection des arbres: plus de 60 arbres faisant l'objet d'un plan de classement ont été abattus depuis 2001 sans autorisation et sans plantation compensatoire; en autorisant l'abattage du solde des arbres et en exigeant pour seule compensation la plantation de 3 arbres majeurs, la municipalité n'a pas procédé à une pesée des intérêts complète, une utilisation rationnelle de la parcelle étant encore possible en conservant les quelques arbres existant encore. Le plan de compensation produit en cours d'instruction n'y change rien. Admission du recours sur ce point et renvoi pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

## Erwägungen

### E. 1

Les recourants font valoir une violation de leur droit d'être entendus pour le motif que l'autorité intimée ne leur avait pas adressé le permis de construire délivré et les éventuelles annexes à celui-ci. Ils considèrent également que les principes de coordination formelle et de concordance matérielle n'ont pas été respectés. a) Le droit d'être entendu, en tant que garantie minimale énoncée à l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), comporte le droit d'obtenir une décision motivée. Cela est prescrit, en droit cantonal, à l'art. 42 let. c de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), qui dispose que la décision contient les faits, les règles juridiques et les motifs sur lesquels elle s'appuie. Lorsque la contestation porte sur un permis de construire, une règle spécifique figure en outre à l'art. 116 al. 1 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; BLV 700.11): les opposants doivent être avisés de la décision accordant le permis, avec l'indication des dispositions légales et réglementaires, lorsque l'opposition est écartée. L'avis à notifier aux opposants doit les informer de la décision prise par la municipalité sur la demande de permis de construire. Selon l'art. 114 al. 1 LATC, la municipalité est tenue de se déterminer dans un certain délai, après le dépôt de la demande, en accordant ou en refusant le permis de construire. La décision de délivrer l'autorisation de construire et la décision de lever les oppositions doivent en principe intervenir simultanément. L'art. 116

LATC n'est toutefois pas violé lorsque les opposants, même s'ils se sont vu communiquer les décisions levant leurs oppositions sans le permis de construire, ont été avisés de l'existence de ce dernier et ont pu, ou auraient pu, en prendre connaissance et se déterminer à ce propos; il faut alors aussi que le principe de la coordination matérielle ait été respecté, à savoir qu'il n'y ait pas de contradiction entre la décision de levée de l'opposition et le permis (cf. art. 25a al. 2 let. d de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT; RS 700]; arrêt AC.2020.0075 du 30 septembre 2020 consid. 3, avec référence aux arrêts AC.2019.0090 du 3 mars 2020 et AC.2017.0351 du 1<sup>er</sup> octobre 2018). b) En l'espèce, il n'est pas contesté que le permis de construire n'était pas annexé à la décision de levée d'opposition et que les recourants – qui avaient néanmoins la possibilité de le consulter durant le délai de recours – n'en ont pris connaissance que dans le cadre de la présente procédure devant le tribunal. Cela étant, les recourants ont eu l'occasion de s'exprimer sur cette décision en cours de procédure de recours devant le tribunal de céans, qui dispose d'un plein pouvoir d'examen en fait et en droit. Ce grief doit partant être écarté.

## **E. 2**

Les recourants considèrent que l'accès à la parcelle n° 1702 est insuffisant. Ils soulèvent que la parcelle n'est pas desservie par le domaine public mais bénéficie seulement d'une servitude de passage sur des fonds privés concrétisée par le chemin \*\*\*\*\* qui passe sur les parcelles n os 753, 754, 737 et 1806. Or, ce chemin étroit, peu propice aux croisements ne serait absolument pas adapté pour l'augmentation de trafic induite par le projet litigieux.

a) aa) Conformément à l'art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. L'art. 53 LATC a la même teneur. Aux termes 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 et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. 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 (ATF 121 I 65 consid. 3a; TF 1C\_473/2019 du 17 juin 2020 consid. 2.2; 1C\_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 3.1; 1C\_532/2012 du 25 avril 2013 et les références citées). Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité (pente, visibilité, trafic) – celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier – soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré. La voie d'accès est aussi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2; TF 1C\_897/2013 du 23 juin 2014 consid. 3.1). bb) 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 arrêts 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 (arrêts AC.2018.0338 du 27 février 2020 consid. 3a; AC.2018.0193 du 15 octobre 2019 consid. 4b; AC.2018.0390 du 3 juin 2019 consid. 7a). La cour de céans a notamment jugé que l'accès était suffisant pour un chemin d'une largeur de 3.50 m menant à une douzaine de maisons individuelles, auxquelles sont ajoutés trois nouveaux logements, et bien que le croisement de deux véhicules n'était pas aisé sur une distance de plus de 75 m (arrêt AC.2017.0207 du 14 juin 2018 consid. 7). Il résulte encore 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 donc 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.2018.0140 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). cc) Le Tribunal fédéral 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). dd) 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. arrêts AC.2019.0270 du 17 août 2020 consid. 3b; AC.2017.0060 du 23 mai 2018 consid. 11a et les réf. cit.; AC.2016.0085 du 21 mars 2018 consid. 8c). 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. 5 et 6 de la norme) ee) En définitive, l'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle ou d'un quartier dépend de l'ensemble des circonstances, étant entendu que les autorités communales disposent d'un grand pouvoir d'appréciation à cet égard (ATF 121 I 65; arrêt TF 1C\_481/2018 du 20 mai 2020 consid. 7.1; 1C\_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1). ff) Les expertises privées des parties sont soumises, comme tous les autres moyens de preuve, à la libre appréciation du juge. Ce dernier doit ainsi en tenir compte dans son jugement et ne peut leur dénier toute valeur probante pour le seul motif que leur auteur a été mandaté par une partie. Dès lors que ce ne sont pas les autorités judiciaires mais une personne intéressée par l'issue de la procédure qui a choisi l'expert, l'a instruit et l'a rémunéré, respectivement que, selon l'expérience, une expertise privée n'est produite que si elle est favorable à son mandant, une telle expertise doit toutefois être appréciée avec retenue; de jurisprudence constante, elle n'a pas la même valeur probante qu'une expertise judiciaire, ses résultats étant bien plutôt considérés comme de simples allégués des parties ( cf. ATF 141 IV 369 consid. 6; arrêts AC.2017.0321 du 6 septembre 2018 consid. 7c/aa; AC.2016.0095 du 29 novembre 2016 consid. 1b/bb et la réf. cit.). b) A l'appui de leur opposition, les recourants ont produit une expertise de trafic réalisée en septembre 2019 par le bureau U. \_\_\_\_\_, dont il ressort que le chemin \*\*\*\*\* comporte un tronçon d'une longueur de 80 m avec une largeur de servitude de 4 m et un autre tronçon d'une longueur de 54 m avec une largeur de servitude de 4.50 mètres (expertise, p. 3). Ce chemin subirait une très forte augmentation de trafic avec le projet litigieux, comprise entre 126% et 211% sur le premier tronçon et entre 236% et 454% sur le second tronçon; il ressort ainsi de l'expertise que "la charge de trafic s'écoulant actuellement le long du chemin \*\*\*\*\* , induit par les huit logements existants, sera multipliée par un facteur compris entre 2,4 et 5,5" (expertise U. \_\_\_\_\_, p. 12). En guise de conclusion, cette expertise retient ce qui suit: "En conclusion: si, à l'heure actuelle, le faible trafic induit par les habitants du chemin \*\*\*\*\* s'écoule dans des conditions acceptables – quoique, sur le plan de la visibilité au niveau du débouché sur la route communale la situation ne soit pas satisfaisante, comme l'a démontré un freinage brusque permettant d'éviter un accident, observé sur place – on constate que la servitude n'est pas apte à accueillir le trafic induit par le projet de construction. En effet, on relève: > des charges actuelles multipliées par 3 à 5; > des probabilités d'occurrences de croisement accrues le long du chemin et au droit de son débouché, ne pouvant être réglées par des marches en arrière dangereuses, inacceptables; > des caractéristiques géométriques de la servitude inférieures aux minima requis: -

#### **E. 4**

Dans leur mémoire de recours, les recourants soulevaient également le grief d'esthétique et d'intégration. Toutefois, ils ont déclaré lors de l'audience renoncer à ce grief si bien qu'il

n'est pas nécessaire de l'examiner.

#### **E. 4.1**

Chemin \*\*\*\*\*

##### **E. 4.1.1**

Capacité A l'état futur, en prenant en compte le trafic maximal lié aux 12 nouvelles villas sur la parcelle 1702, la charge de trafic déterminante sur le chemin \*\*\*\*\* (40 véhicules par heure) sera inférieure à la capacité pratique d'un chemin d'accès (50 véhicules par heure). La capacité utilisée future maximale du chemin \*\*\*\*\* sera de 80%. Le chemin \*\*\*\*\* peut donc aisément supporter le surplus de trafic lié au projet de construction de 12 villas sur la parcelle 1702.

##### **E. 4.1.2**

Croisement des véhicules (...) La largeur du chemin \*\*\*\*\* (voir chapitre 2.2) permet un croisement voiture-vélo (cas de croisement de base d'un chemin d'accès) sur toute sa longueur. Pour ce qui est du croisement voiture – voiture à vitesse réduite (cas de croisement de base d'une route d'accès), il n'est possible que sur les 10 premiers mètres du chemin et les 55 derniers mètres. Le tronçon central du chemin, large de 3.80m et long d'environ 70m ne permet pas le croisement de deux voitures, d'autant plus que cette partie est bordée de haie et clôtures (la marge de sécurité devrait donc se situer sur la chaussée). Lorsque deux voitures arrivent sur la partie centrale, elles doivent s'attendre sur les parties les plus larges du chemin \*\*\*\*\* pour croiser. La partie centrale du chemin n'étant pas très longue (environ 70m) et la visibilité bonne malgré la déclivité (chemin rectiligne), une voiture arrivant à vitesse réduite juste avant la partie étroite du chemin \*\*\*\*\* peut apercevoir une éventuelle voiture arrivant de l'autre extrémité de la partie étroite du chemin (voir figure 10) et attendre avant la partie étroite pour croiser avec le véhicule venant en sens inverse. Le cas de croisement entre deux voitures existe déjà pour l'état actuel, mais va se renforcer car le risque de croisement sera plus élevé qu'actuellement. Toutefois, au vu de la faible charge de trafic, de la courte longueur du chemin et du fait que le trafic entrant et sortant, généré par 12 nouvelles villas, soit dissymétrique aux heures de pointe, les croisements sur le chemin \*\*\*\*\* seront peu fréquents." (expertise V.\_\_\_\_\_, pp. 12-14) "5. VISIBILITÉ DU DÉBOUCHÉ SUR LA ROUTE \*\*\*\*\* Selon la norme [6], avec une vitesse d'approche de 50 km/h sur la route \*\*\*\*\*, la distance de visibilité minimale que le conducteur sortant du chemin \*\*\*\*\* doit avoir à gauche et à droite sur la route \*\*\*\*\* est de 50m. Sur place, l'abaissement du trottoir et sa très faible fréquentation permet aux automobilistes de s'avancer un maximum vers la route \*\*\*\*\* pour avoir la plus grande visibilité possible. A une distance de 2.5m du bord de la chaussée de la route \*\*\*\*\*, la distance de visibilité est d'environ 35m à droite (voir figure 13) et d'environ 40m à gauche (voir figure 14). Cette distance est inférieure à la distance minimale selon la norme. A une distance de 1.5m du bord de la chaussée de la route \*\*\*\*\*, ce qui correspond environ au bord intérieur du trottoir, la distance de visibilité est d'environ 55m à droite (voir figure 15) et d'environ 80m à gauche (voir figure 16). Il est à relever que cette visibilité, non conforme à la norme, est l'état actuel de la situation depuis plusieurs années. Selon la norme [6], point 13.1, la visibilité est considérée comme admissible si le débouché est doté d'une signalisation adéquate, par exemple des miroirs. Dans le cas du débouché du chemin \*\*\*\*\*, la pose de miroirs est du ressort de la commune de Savigny. La situation actuelle au débouché du chemin \*\*\*\*\* laisse à penser que cette visibilité non conforme

à la norme ne serait pas problématique du point de vue de l'accidentologie. Car, selon les données d'accidentologie de l'office fédéral des routes, aucun accident de la circulation n'y a été recensé entre 2011 et 2018." (expertise V. \_\_\_\_\_, p. 16-17) L'expertise V. \_\_\_\_\_ comporte les conclusions suivantes (p. 18): "Après avoir étudié l'état actuel (charges de trafic, typologies, caractéristiques géométriques, ...) du chemin \*\*\*\*\* et du débouché avec la route \*\*\*\*\* et estimé le trafic supplémentaire induit par le projet de 12 villas, l'expertise trafic conclut qu'en l'état actuel de l'aménagement du chemin \*\*\*\*\* et avec le projet des 12 villas réalisé : · D'après ses caractéristiques géométriques et d'aménagement, le chemin \*\*\*\*\* est classé comme un chemin d'accès; · Avec les hypothèses les plus défavorables, les charges de trafic futures maximales sur le chemin \*\*\*\*\* dans les deux sens seront d'environ 40 véhicules par heure, ce qui est faible et est inférieur à la capacité pratique d'un chemin d'accès (50 véhicules par heure). La capacité utilisée maximale du chemin \*\*\*\*\* sera de 80%, ce qui laisse une réserve de capacité de 20% . · Le carrefour chemin \*\*\*\*\* – route \*\*\*\*\* (mouvement de sortie du chemin \*\*\*\*\*) aura une capacité utilisée inférieure à 5% et un temps d'attente moyen de 5 secondes, ce qui représente un niveau de service excellent. · Les croisements de deux voitures sur le chemin \*\*\*\*\* seront plus fréquents qu'à l'état actuel, mais, comme actuellement, ils pourront se faire où le chemin a une largeur suffisante , soit à son début ou à sa fin. Les 70m du chemin ne permettant pas le croisement de deux voitures sont rectilignes, ce qui signifie qu'une voiture arrivant sur le chemin \*\*\*\*\* voit si une voiture est en train de circuler sur la partie étroite du chemin et peut s'arrêter pour croiser avant la partie étroite du chemin. · Le débouché du chemin \*\*\*\*\* sur la route \*\*\*\*\* dispose d'une visibilité critique . La visibilité pourrait être conforme à la norme VSS avec des mesures adéquates, par exemple la mise en place de miroirs. Une telle installation est du ressort de la commune de Savigny. Les impacts du trafic liés à la réalisation des 12 villas sur la parcelle 1702 sont compatibles avec les caractéristiques du chemin \*\*\*\*\* , classé comme chemin d'accès ." Quant à la DGMR, autorité cantonale spécialisée, elle a relevé ce qui suit: "La DGMR n'a pas été consultée dans le cadre de la circulation CAMAC et elle ne dispose dès lors pas de dossier à vous faire parvenir. En effet, le chemin \*\*\*\*\* et la route \*\*\*\*\* appartiennent au domaine public communal. Or, conformément à l'article 3 alinéa 4 de la loi cantonale sur les routes (ci-après, LRou; BLV 725.01), il appartient à la municipalité d'administrer ce réseau de routes communales et de se prononcer. Toutefois, à la lecture des analyses de trafic produites, la DGMR peut confirmer que la visibilité n'est pas idéale au débouché de la route \*\*\*\*\*. Il faut néanmoins relever que, depuis quelques années, la commune de Savigny a créé un trottoir le long de la route \*\*\*\*\* , situé du côté du chemin \*\*\*\*\* . Celui-ci a eu pour effet de modérer les vitesses puisque les largeurs de la chaussée ont été abaissées à 4,5 mètres, avec l'implantation du trottoir de 1,5 mètre. Au sens des normes VSS, le croisement des véhicules ne peut se faire qu'à vitesse réduite entre 30 et 40 km/h. Il serait ainsi intéressant de faire établir, si ce n'est pas déjà fait, un relevé des vitesses pratiquées de manière à pouvoir affiner l'analyse des distances de visibilité selon la norme VSS 40'273a. Nous relevons en outre que l'augmentation de trafic semble supportable pour le chemin \*\*\*\*\* ." Les recourants ont ensuite produit un complément d'expertise établi en novembre 2020 par le bureau U. \_\_\_\_\_ qui a examiné l'expertise V. \_\_\_\_\_ ainsi que les déterminations de la DGMR et dont on extrait les passages suivants: "3.1 Trafic généré par le projet Le bureau U. \_\_\_\_\_ a estimé le trafic journalier induit par le projet à quelque 118 mouvements/jour (soit 59 véhicules entrants et 59 véhicules sortants). Le bureau V. \_\_\_\_\_ estime ce trafic supplémentaire entre 72

(valeur minimale) et 114 mouvements/jour (valeur maximale). La valeur minimale calculée par V. \_\_\_\_\_ découle de l'utilisation d'un taux de génération de 2,5 mouvements par jour et par place de parc, pour les habitants, et de 2 mouvements par jour et par place de parc, pour les visiteurs. Ces ratios nous semblent très faibles à l'égard de la situation du projet; ils sont plutôt usuels à l'intérieur d'une agglomération bien, voire très bien desservie par les transports publics et avec une pratique élevée de la mobilité douce (quartiers lausannois bien desservis par les TL, par exemple). La valeur maximale admise par V. \_\_\_\_\_, de 114 mvts/jour, nous semble adéquat, et du même ordre de grandeur que la nôtre" (expertise complémentaire U. \_\_\_\_\_, p. 5) "9. CONCLUSION Le rapport de V. \_\_\_\_\_ confirme l'ordre de grandeur du trafic journalier induit par les constructions projetées. Il reconnaît également la visibilité largement insuffisante au droit du débouché du chemin \*\*\*\*\* sur la route \*\*\*\*\*. Cette insuffisance, jugée critique aussi bien par V. \_\_\_\_\_ que par U. \_\_\_\_\_, est également reconnue par la DGMR dans sa détermination. Par contre, l'appréciation que V. \_\_\_\_\_ fait concernant la capacité de la servitude à écouler le trafic supplémentaire ne tient pas compte de certaines caractéristiques du chemin \*\*\*\*\* , notamment sa longueur totale, la longueur du tronçon sans aucune possibilité de croisement et la déclivité péjorant la visibilité axiale nécessaire à une attitude d'anticipation favorisant la fluidité et la sécurité. V. \_\_\_\_\_ se trompe lorsqu'il se réfère à la capacité pratique indiquée par la norme VSS n° 40'045 et en conclut que la servitude disposerait encore, après la réalisation du projet, d'une réserve de capacité de 20%. En réalité, la longueur de la servitude, deux à trois fois plus grande que ce que ladite norme fixe pour les chemins d'accès, fait que le chemin \*\*\*\*\* n'est pas dans le champ de validité concernant les capacités pratiques indiquées par la norme VSS. L'analyse de V. \_\_\_\_\_ au sujet de la possibilité de croisement au droit même du débouché du chemin \*\*\*\*\* sur la route \*\*\*\*\* ne tient pas compte, elle non plus, du fait que la servitude ne présente aucun évasement, aucune "patte d'oie" au contact de la route communale , et que tout croisement à ce endroit ne pourra se faire si les espaces privés de part et d'autre de l'assiette de la servitude sont occupés par des véhicules en stationnement (parcage légitime, voitures appartenant aux habitants des immeubles environnants ou à leurs visiteurs). Le bureau U. \_\_\_\_\_ maintient les conclusions de son expertise de septembre 2019: compte tenu de ses caractéristiques particulières, l'assiette de la servitude n'est pas apte à accueillir le trafic supplémentaire induit par les constructions projetées. L'usage accru du chemin qui en résulterait implique une aggravation notable de la servitude, les charges y étant multipliées par un facteur allant de 2,4 à 5,5, selon les tronçons (et même par un facteur de 4 à 10 au début du chemin, et donc forcément plus au milieu et vers le fond de la servitude, selon le rapport V. \_\_\_\_\_ , si l'on compare les flux HPM et HPS à l'état futur avec ceux de l'état actuel figurant dans son rapport)." (complément d'expertise U. \_\_\_\_\_, p. 13) Ont par la suite encore été produits des rapports complémentaires des deux bureaux précités se déterminant chacun sur le précédent rapport ou complément de l'autre. Enfin, le compte-rendu de l'audience effectuée sur place comporte ce suit s'agissant de la question de l'accès: "Il est constaté que le premier tronçon du chemin d'accès « \*\*\*\*\* » est rectiligne et jouit d'une bonne visibilité sur environ 55 m. Il est précisé que le chemin mesure en l'état 4.60 mètres de large alors que le gabarit de la servitude est de 4 mètres. [Le représentant du bureau U. \_\_\_\_\_] précise que sur ce tronçon les voitures peuvent croiser mais que cela devient problématique en cas d'enneigement. Me Bovay produit une photographie montrant le chemin enneigé. Il est précisé que c'est la commune qui est responsable de déneiger le chemin quand bien même il s'agit d'un chemin privé

« dénommé ». Il est constaté que le deuxième tronçon, d'une longueur d'environ 70 mètres, présente une largeur de 3.80 mètres (de bordure à bordure). Il n'est pas contesté que le croisement entre deux voitures est impossible. En revanche, il s'agit d'un tronçon rectiligne relativement plat et qui jouit d'une bonne visibilité (tronçon entouré de grillages de part et autre). Les grillages qui bordent le chemin mesurent environ 32 mètres de long. Selon certains recourants, il n'y a quasi aucun croisement entre véhicules durant la journée car les habitants sont pour la plupart des retraités. Selon d'autres recourants non retraités, en cas de croisement entre deux véhicules, l'un des deux recule, selon les règles de courtoisie, soit du côté du débouché sur la route \*\*\*\*\* soit du côté des villas où il y a un évasement correct au n°7. [Le représentant du bureau U. \_\_\_\_\_] précise qu'il a pu constater cinq croisements en une journée. Il est confirmé par les deux experts que le trafic est très faible, d'autant plus qu'il s'agit d'un chemin en cul-de-sac et réservé en principe aux habitants bordiers du chemin. Il est constaté qu'en l'état actuel le tronçon qui débouche sur la route communale a une largeur d'environ 8 mètres, ce qui permet le croisement entre deux véhicules sur une bonne longueur du tronçon du chemin privé. Me Bovay précise de nouveau que cela ne correspond pas au gabarit de la servitude qui a une largeur de 4 mètres et qui arrive à angle droit sur la route. Me Thévenaz produit une pièce indiquant que la DGMR a approuvé deux mesures de sécurité routière, à savoir l'installation d'un miroir routier ainsi qu'une ligne d'arrêt « stop » en limite du trottoir. Me Bovay indique que ses clients sont prudents et qu'ils s'arrêtent avant le trottoir. La visibilité critique se situe à droite (visibilité de seulement 35 mètres). Il est précisé que la vitesse maximale sur la route de \*\*\*\*\* est de 50 km/h, mais qu'une majorité d'usagers roulent à moins de 50 km/h. Selon la commune, aucun accident de la circulation n'a été recensé au débouché du chemin. Un recourant précise qu'il a failli avoir à plusieurs reprises un accident. Il est constaté également qu'au droit du chemin, le trottoir est abaissé sur une distance (largeur) de 1.80 mètres, ce qui permet aux véhicules arrivant depuis le chemin privé de s'avancer jusqu'au bord de la chaussée et de jouir ainsi d'une bonne visibilité. Il est confirmé par les deux experts que si une voiture s'avance sur le trottoir abaissé jusqu'en limite de chaussée de la route, la visibilité sur la droite sera d'environ 50 mètres. Me Thévenaz indique que la décision de la DGMR est entrée en force. Me Pache constate que la chaussée goudronnée (partie avale) du chemin privé est d'environ 10 mètres jusqu'à la délimitation d'une place de parc pavée privée. Selon Me Bovay, il s'agit d'un emplacement privé et occupé régulièrement par une voiture. Me Thévenaz indique que la municipalité a pris note du souhait des recourants d'avoir un miroir également orienté à droite. Il est précisé que [le représentant du bureau U. \_\_\_\_\_] produira, par l'intermédiaire de Me Bovay, dans un délai non prolongeable de 10 jours, ses éventuelles remarques sur le rapport complémentaire de l'expert du bureau V. \_\_\_\_\_ de janvier 2021." c) En l'espèce, le chemin \*\*\*\*\* , qui est composé de plusieurs tronçons d'une longueur totale d'environ 135 m et qui dessert actuellement huit unités de logement, se trouve dans un secteur d'habitat de faible densité, ce qui implique un volume de trafic extrêmement faible, partant des croisements de véhicules peu fréquents. A cela s'ajoute qu'il s'agit d'une voie sans issue, soit sans transit et donc empruntée presque exclusivement par les habitants riverains, dont les recourants. Lors de l'audience, il a du reste été confirmé par les deux experts mandatés par les parties (recourants et constructrice) que le trafic est très faible. Il ressort des rapports V. \_\_\_\_\_ et U. \_\_\_\_\_ ainsi que des constatations faites sur place par le tribunal et les parties que le chemin \*\*\*\*\* constitue un accès rectiligne, d'une longueur d'environ 135 m et qui ne présente aucun danger particulier, si ce n'est qu'en son milieu, sur une

longueur totale d'environ 70 m (grillages de part et d'autre de la voie sur une longueur d'environ 32 m), le croisement de deux véhicules n'est pas possible, ce qui n'est pas contesté. S'agissant de ce tronçon, il a été constaté lors de l'audience et reporté dans le compte-rendu qu'il est rectiligne, relativement plat et qu'il jouit d'une bonne visibilité (tronçon entouré de grillages de part et d'autre, d'une longueur d'environ 32 mètres). Selon certains recourants, il n'y a quasiment aucun croisement entre véhicules durant la journée car les habitants sont pour la plupart des retraités; selon d'autres recourants non retraités, en cas de croisement entre deux véhicules, l'un d'eux recule, selon les règles de courtoisie, soit du côté du débouché sur la route \*\*\*\*\*, soit du côté des villas où il y a un évasement correct à la hauteur du n° 7 du chemin \*\*\*\*\*. Il y a donc lieu de constater qu'il existe, de part et d'autre de la zone où un croisement est impossible, un élargissement suffisant pour servir d'espace d'évitement permettant à deux véhicules de se croiser, à vitesse très réduite si nécessaire. Il ressort des explications fournies par les recourants qu'il existe entre les habitants de la rue un certain "modus vivendi", dont on doit considérer qu'il pourrait s'appliquer aux nouveaux habitants, quand bien même il est exact que le nombre d'unités de logement desservies passera de huit à vingt, augmentant le nombre de croisements. Il est enfin rappelé que selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, l'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle n'exige 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). En ce qui concerne l'augmentation de trafic, les différents experts ne s'accordent pas exactement sur le nombre de mouvements quotidiens à prendre en compte en lien avec le projet contesté. Cela étant, le maximum retenu par l'expertise V. \_\_\_\_\_ correspond à ce que l'expertise U. \_\_\_\_\_ et son complément considèrent être l'augmentation prévisible, si bien que les estimations demeurent comparables. Sur ce point particulier, la DGMR a relevé que l'augmentation de trafic semblait supportable pour le chemin \*\*\*\*\*. Avec un total de 24 places de stationnement pour douze unités de logement, le projet contesté entraînera selon la norme VSS applicable une augmentation de trafic de l'ordre de 60 à 84 mouvements par jour (24 x 2.5-3.5). Or, vu la configuration de cette route – rectiligne et présentant une déclivité faible et une longueur de 135 m avec possibilité de croisement sauf sur le tronçon du milieu, d'une longueur de 70 m –, il apparaît qu'elle est à même d'absorber le surplus de trafic, ce qui a pu être confirmé par la vision locale. Dans tous les cas, rien ne permet d'affirmer que la situation actuelle ne serait plus acceptable en cas de construction de douze nouveaux logements et que les croisements possibles aujourd'hui ne le seraient plus à l'avenir. Le chemin \*\*\*\*\* ne desservirait (en cas de réalisation du projet) que vingt unités de logement, ce qui constitue deux tiers seulement du nombre de logements maximal que dessert généralement un "chemin d'accès" au sens de la norme VSS 640 045 (soit jusqu'à 30 unités de logement), une "route d'accès" pouvant desservir quant à elle jusqu'à 150 unités de logement. Certes, le chemin \*\*\*\*\* , qui est relativement étroit en son milieu, ne constitue pas un accès idéal. S'il permet le croisement d'un véhicule automobile avec un cycliste ou un piéton, le croisement de deux véhicules automobiles n'est possible qu'à quelques endroits et peut éventuellement nécessiter des manœuvres en marche arrière. Mais sa largeur réduite contribue parallèlement à la sécurité des usagers, dès lors qu'elle

entraîne une vigilance accrue de ses usagers et en particulier une vitesse de circulation modérée (v. arrêt AC.2016.0193 du 21 mars 2017 consid. 1b/bb). L'accès au projet de construction est d'autant plus suffisant que le chemin litigieux est principalement, sinon exclusivement utilisé par les riverains qui connaissent la configuration des lieux et les endroits (croisement impossible) nécessitant une attention plus soutenue, d'autant qu'il offre pour le reste une visibilité continue. Ainsi, la cour de céans a pu se rendre compte sur place que le gabarit et le profil du chemin \*\*\*\*\* (tracé rectiligne, excellente visibilité et faible pente) permettra à tout conducteur attentif et respectueux des règles usuelles de circulation de constater la présence d'un autre véhicule survenant en sens inverse suffisamment tôt pour s'arrêter, éventuellement reculer, et le laisser passer. S'agissant du débouché du chemin \*\*\*\*\* sur la route \*\*\*\*\*, il a été relevé dans les expertises produites par les parties ainsi que par la DGMR que la visibilité n'était pas idéale à cet endroit; alors qu'elle devrait être de 50 m tant à droite qu'à gauche, elle n'est que de 35 m à droite et de 40 m à gauche, à une distance de 2.50 m de la chaussée rendue possible en s'avancant sur le trottoir. Cela étant, la DGMR a également relevé ce qui suit: "(...) A la lecture des analyses de trafic produites, la DGMR peut confirmer que la visibilité n'est pas idéale au débouché de la route \*\*\*\*\*. Il faut néanmoins relever que, depuis quelques années, la commune de Savigny a créé un trottoir le long de la route \*\*\*\*\*, situé du côté du chemin \*\*\*\*\*. Celui-ci a eu pour effet de modérer les vitesses puisque les largeurs de la chaussée ont été abaissées à 4,5 mètres, avec l'implantation du trottoir de 1,5 mètre. Au sens des normes VSS, le croisement des véhicules ne peut se faire qu'à vitesse réduite entre 30 et 40 km/h. Il serait ainsi intéressant de faire établir, si ce n'est pas déjà fait, un relevé des vitesses pratiquées de manière à pouvoir affiner l'analyse des distances de visibilité selon la norme VSS 40'273a." Il ressort toutefois encore de l'expertise V. \_\_\_\_\_ qu'en s'avancant à une distance d'1.50 m du bord de la chaussée – ce qui correspond au bord intérieur du trottoir –, la distance de visibilité est d'environ 55 m à droite et 85 m à gauche et est ainsi conforme à la norme. Il sied en outre de relever que cette situation perdure depuis des années, et que selon les données d'accidentologie, elle n'est pas problématique, aucun accident de la circulation n'y ayant été recensé entre 2011 et 2018. Le compte-rendu d'audience retient ce qui suit: "Il est constaté qu'en l'état actuel le tronçon qui débouche sur la route communale a une largeur d'environ 8 mètres, ce qui permet le croisement entre deux véhicules sur une bonne longueur du tronçon du chemin privé. Me Bovay précise de nouveau que cela ne correspond pas au gabarit de la servitude qui a une largeur de 4 mètres et qui arrive à angle droit sur la route. Me Thévenaz produit une pièce indiquant que la DGMR a approuvé deux mesures de sécurité routière, à savoir l'installation d'un miroir routier ainsi qu'une ligne d'arrêt « stop » en limite du trottoir. Me Bovay indique que ses clients sont prudents et qu'ils s'arrêtent avant le trottoir. La visibilité critique se situe à droite (visibilité de seulement 35 mètres). Il est précisé que la vitesse maximale sur la route \*\*\*\*\* est de 50 km/h, mais qu'une majorité d'usagers roulent à moins de 50 km/h. Selon la commune, aucun accident de la circulation n'a été recensé au débouché du chemin. Un recourant précise qu'il a failli avoir à plusieurs reprises un accident. Il est constaté également qu'au droit du chemin, le trottoir est abaissé sur une distance (largeur) de 1.80 mètres, ce qui permet aux véhicules arrivant depuis le chemin privé de s'avancer jusqu'au bord de la chaussée et de jouir ainsi d'une bonne visibilité. Il est confirmé par les deux experts que si une voiture s'avance sur le trottoir abaissé jusqu'en limite de chaussée de la route, la visibilité sur la droite sera d'environ 50 mètres. Me Thévenaz indique que la décision de la DGMR est entrée en force. Me Pache constate que la chaussée goudronnée (partie avale) du chemin privé est d'environ

10 mètres jusqu'à la délimitation d'une place de parc pavée privée. Selon Me Bovay, il s'agit d'un emplacement privé et occupé régulièrement par une voiture. Me Thévenaz indique que la municipalité a pris note du souhait des recourants d'avoir un miroir également orienté à droite." Il est exact que le débouché sur la route \*\*\*\*\* n'est pas idéal en termes de visibilité et de largeur de la servitude de passage sur le chemin \*\*\*\*\*. Une majorité d'usagers de la route \*\*\*\*\* roulent cependant à moins de 50 km/h et aucun accident de la circulation n'a été recensé au débouché du chemin \*\*\*\*\* - bien qu'un recourant ait indiqué lors de l'audience avoir à plusieurs reprises évité un accident. La visibilité a toutefois été largement améliorée par la pose par l'autorité intimée, approuvée par la DGMR (cf. lettre du 5 juillet 2021 de l'autorité intimée), d'un miroir double (gauche et droite) ne nécessitant pas d'enquête publique. En outre, la possibilité de s'avancer sur le trottoir, abaissé sur une largeur de 1.80 m, permet aux véhicules débouchant du chemin \*\*\*\*\* de jouir d'une meilleure visibilité. d) Les recourants s'en prennent encore au trafic de chantier. Ils ont produit avec leurs déterminations finales un rapport établi le 18 octobre 2021 par le bureau U. \_\_\_\_\_ dont il ressort que la problématique du trafic du chantier serait très complexe: elle justifierait que des essais soient menés sur le terrain afin de vérifier la faisabilité de l'utilisation du chemin \*\*\*\*\* par les camions induite par les constructions projetées; le rapport préconise l'examen de deux variantes, l'une exclusivement sur la parcelle contiguë n° 729 et l'autre rejoignant le domaine public par les parcelles n os 729 et 730, toutes deux sises en zone intermédiaire et dont il est relevé qu'elles accueillent une fois l'an un concours hippique, une zone de stationnement étant alors aménagée en bordure nord de la parcelle n° 729, si bien que l'aménagement d'une piste de chantier à cet endroit serait possible. La constructrice a pour sa part produit deux déterminations des 17 juin et 22 juillet 2019 dans lesquelles le SDT préavisait négativement la réalisation d'une piste de chantier provisoire dans la zone intermédiaire. Or, les nuisances imputables au chantier échappent à la compétence du tribunal de céans, conformément à la jurisprudence constante. En effet, la prévention contre des dommages liés à des travaux, soit par exemple le trafic lié à un chantier, relève directement de l'application des règles de l'art en matière de construction et n'a pas d'incidence sur la délivrance du permis de construire (arrêts AC.2018.0390 du 3 juin 2019 consid. 3a; AC.2015.0045 du 29 août 2016 consid. 1c et AC.2012.0388 du 28 novembre 2013 consid. 1e). A noter du reste que plusieurs villas, dont celles de certains recourants, présentant des dimensions relativement comparables aux bâtiments projetés, ont déjà été construites le long du chemin \*\*\*\*\* , qui paraît avoir tout à fait supporté le trafic lié aux différents chantiers. Quant à la problématique de la gestion de la circulation sur cette voie d'accès durant le chantier, elle pourra être organisée à l'instar de ce qui se fait dans de nombreux autres chantiers où il y a lieu de composer avec des conditions où un croisement est difficile ou impossible. e) Tout bien considéré, la municipalité n'a pas commis un abus ou un excès de son large pouvoir d'appréciation en considérant que la parcelle n° 1702 disposait d'un accès suffisant au sens de l'art. 19 al. 1 LAT. Partant, le grief est rejeté. 3. Les recourants font valoir que le coin est de la parcelle n° 1702 ferait partie d'un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) répertorié par les autorités cantonales. Ce territoire couvrirait une large zone voisine de la parcelle. a) Le territoire d'intérêt biologique supérieur désigne des surfaces dont la valeur est supérieure à la moyenne et qui, en fonction de leur taille, peuvent constituer des zones tampon autour des territoires d'intérêt biologique prioritaire (TIBP, abritant une biodiversité et des milieux naturels particulièrement riches et de valeur, et autour desquelles le réseau se structure), des zones relais ou des voies de transit privilégiées. Ces surfaces permettent d'assurer la

connectivité entre les maillons principaux du réseau écologique (arrêt AC.2018.0204 du 24 septembre 2020 consid. 5b; AC.2016.0103 du 31 octobre 2019 consid. 12a). b) En l'espèce, s'il ressort effectivement du guichet cartographique cantonal qu'un territoire d'intérêt biologique supérieur est situé à proximité de la parcelle n° 1702, c'est uniquement en raison de la schématisation des limites de sa superficie, sur le guichet cartographique, qu'il paraît englober le coin est de la parcelle n° 1702; il concerne en réalité uniquement le cordon boisé longeant de part et d'autre le ruisseau de Pré Charbon situé à l'est de la parcelle n° 1702 à une distance minimale de quelque 75 mètres. La DGE n'a du reste relevé l'existence de ce territoire d'intérêt biologique supérieur ni dans son autorisation spéciale reproduite dans la synthèse CAMAC ni dans ses déterminations produites dans le cadre de la procédure devant le tribunal de céans. Dès lors qu'aucun territoire d'intérêt biologique supérieur n'est concerné par le projet litigieux, ce grief doit être rejeté.

## **E. 5**

Les recourants font valoir que les deux containers à déchets prévus à l'angle nord-ouest de la parcelle n° 1702, soit à la jonction avec le chemin \*\*\*\*\*, sont susceptibles de causer des nuisances sonores et olfactives et violent le principe de prévention qui impose, lors du choix de l'emplacement d'une nouvelle installation, de tenir compte des émissions que celle-ci produira et de la protection des tiers contre les atteintes nuisibles et incommodes. Un emplacement moins bruyant devrait ainsi être choisi. a) La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) a pour but de protéger les hommes - notamment - des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1 al. 1 LPE), en particulier des pollutions atmosphériques et du bruit (art. 7 al. 1 LPE), que l'on désigne par "émissions" au sortir des installations et "immissions" au lieu de leur effet (art. 7 al. 2 LPE). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la LPE repose sur une conception en deux étapes: elle ne vise pas seulement la protection de l'environnement contre les immissions dépassant les valeurs limites qui déterminent le caractère nuisible ou incommode des atteintes (art. 11 al. 3 LPE; ATF 133 II 169 consid. 3; 126 II 366 consid. 2b et références) mais concerne également la limitation préventive des immissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que ce soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). Il découle du principe de prévention, exprimé à l'art. 11 al. 2 LPE, qu'en choisissant l'emplacement d'une nouvelle installation, il faut tenir compte des émissions qu'elle produira et de la protection des tiers contre les atteintes nuisibles et incommodes (ATF 141 II 476 consid. 3.2 p. 480). b) L'autorité intimée relève que les ordures ménagères sont actuellement prises en charge à l'intersection du chemin \*\*\*\*\* et de la route \*\*\*\*\*. Suite à un contact entre la constructrice et la municipalité, il a été jugé nécessaire de planifier un emplacement dans le périmètre du futur projet. L'endroit choisi, le plus près du point de ramassage actuel, serait le plus adéquat; il se situerait également à un endroit où tous les futurs habitants passeraient, sans que cela n'entraîne dans le quartier des mouvements de trafic supplémentaires. L'art. 11 LPE ne changerait rien à ce qui précède, les nuisances pour le voisinage restant faibles au regard des avantages présentés par la solution retenue. c) En l'espèce, il y a lieu de relever que l'installation ne devrait pas générer de trafic supplémentaire; comme le relève l'autorité intimée, l'emplacement pour les containers a été prévu à la sortie de la parcelle n° 1702, soit un endroit où tous les futurs habitants vont passer, et cela n'entraînera pas dans le quartier de mouvements de trafic supplémentaires, puisque seuls les futurs habitants des constructions projetées sur la parcelle n° 1702 l'utiliseront, sans compter qu'ils pourront également s'y rendre à pied, vu la proximité avec leur logement. En ce qui concerne les

odeurs, il sied de rappeler que les containers seront fermés – recouverts d'un couvercle –, et que les ordures ménagères qu'ils contiendront seront enfermées dans des sacs (cf. arrêt AC.2018.0379 du 5 juin 2020 consid. 19b; v. ég. arrêt AC.2013.0384 du 17 juillet 2014 consid. 4b). Enfin, le bruit provoqué par l'ouverture d'un container puis par la dépose des sacs poubelles à l'intérieur est faible (cf. arrêt AC.2013.0384 précité consid. 4), étant précisé que sont seules concernées les ordures ménagères; contrairement à ce qui paraît être une crainte des recourants, le verre est en effet collecté exclusivement à la déchetterie communale (cf. document "Déchetterie des Gavardes et collecte des déchets – INFORMATIONS 2021" établi par la Municipalité de Savigny en janvier 2021 et disponible sur le site Internet communal [www.savigny.ch](http://www.savigny.ch) consulté le 10 décembre 2021). Il s'ensuit que les éventuelles nuisances (sonores et olfactives) des deux containers ne devraient pas représenter une gêne significative, malgré le fait qu'ils soient implantés tout en limite de parcelle, et que ce grief doit être rejeté.

#### **E. 6**

Les recourants soulèvent une violation de l'art. 17 al. 2 RPE. a) L'art. 17 RPE prévoit ce qui suit s'agissant des toitures: "Les toitures seront exécutées en tuile (couleur tuile vieillie), tuiles en béton (couleur foncée) ou plaque fibro-ciment (plaques foncées, dimensions tuiles). La direction des faîtes est parallèle aux courbes de niveaux. Les pentes sont comprises entre 30% et 100%. La hauteur au faîte ne dépasse pas

#### **E. 9**

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis et les décisions attaquées, annulées, le dossier étant renvoyé à l'autorité intimée pour nouvelle décision dans le sens des considérants. Succombant, la constructrice et le propriétaire supporteront les frais de justice ainsi que des dépens en faveur des recourants, qui ont agi avec l'assistance d'un mandataire professionnel (art. 49, 51, 55 et 99 LPA-VD).

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