

VD_OMNI AC.2021.0293 vom 1. September 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-09-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2021.0293

FR: VD_OMNI AC.2021.0293 du 1 septembre 2023

IT: VD_OMNI AC.2021.0293 del 1 settembre 2023

Regeste

A. ____ à S. ____ /Municipalité de Lutry, T. ____, U. ____, V. ____, W. ____, X. ____, Direction générale de l'environnement DGE | Projet de construction de trois bâtiments d'habitation sur deux parcelles à Lutry sises dans le périmètre compact de l'agglomération lausannoise. Respect de la distance à la limite, possibilité d'anticiper sur les espaces de non bâtir offertes par l'art. 21 RCAT (consid. 6). Rejet du grief relatif à la hauteur (consid. 7). Rejet du grief à l'encontre de l'assentiment délivré par la DGE en application de l'art. 31 al. 2 OPB. Examen de la pesée des intérêts effectuée par la DGE (consid. 8). Rejet du grief relatif à une violation de l'art. 18 m LCdF (consid. 9). Admission du recours au TF (1C_536/2023 du 15 janvier 2025).

Erwägungen

E. 1

Les recourants invoquent un ensemble de circonstances qui justifierait selon eux le réexamen de la planification communale sur la base de l'art. 21 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Ils mentionnent le fait que la commune de Lutry est surdimensionnée, le fait que le Schéma directeur de l'Est lausannois ne prévoit pas de développer l'urbanisation à cet endroit, l'éloignement par rapport au centre de Lutry et la localisation à la périphérie du périmètre urbanisé, le fait que les parcelles n os 597 et 598 forment avec la parcelle n°603 un parchet de vignes de plus de 6'000 m

E. 2

Les recourants invoquent un problème d'instabilité du sol sous les parcelles n os 597 et 598. Ils relèvent que ces parcelles se trouvent dans une zone instable de glissements de terrain permanents caractérisés par une profondeur de glissement de 2 mètres à 10 mètres et une vitesse de glissement de 2 à 10 cm par an. Ils soutiennent qu'on se trouve dans une situation où des éléments objectifs et sérieux conduisent à considérer que la faisabilité du projet ne peut être admise sans la réalisation d'une étude géotechnique complète permettant d'analyser l'aptitude des terrains à supporter de nouveaux bâtiments sans mettre en danger le voisinage. Ils relèvent à cet égard que, selon l'étude *****, le projet se trouve dans une zone potentiellement active de glissement avec une principale source d'instabilité qui serait liée à la circulation d'eau souterraine, que la profondeur exacte du glissement n'est pas connue, que par son ampleur et le volume des terrassements nécessaires, le projet risque de déséquilibrer le sol et d'entraîner une instabilité générale du site et que la profondeur du glissement pourrait dépasser le fond des fouilles et entraîner le déplacement des bâtiments. Ils soutiennent que l'étude ***** met en cause la faisabilité même du projet et que certaines mesures évoquées concernent la conception des bâtiments et pourraient entraîner une modification du projet. Ils en déduisent que le permis de construire ne pouvait pas être délivré avant qu'une étude géologique et géotechnique complète ait été réalisée. Ils mettent

également en cause les forages prévus pour les huit sondes géothermiques et le bassin de rétention projetés, qui présenteraient les mêmes dangers que les bâtiments eux-mêmes. a) aa) L'art. 89 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; BLV 700.11) dispose que toute construction sur un terrain ne présentant pas une solidité suffisante ou exposé à des dangers spéciaux tels que l'avalanche, l'éboulement, l'inondation, les glissements de terrain, est interdite avant l'exécution de travaux propres, à dire d'experts, à le consolider ou à écarter ces dangers; l'autorisation de construire n'engage pas la responsabilité de la commune ou de l'Etat (al. 1). Les plans de constructions nécessitant des calculs de résistance doivent être établis par un ingénieur; il en est de même des plans de fondations et de toute autre partie de la construction lorsque celle-ci présente des dangers spéciaux (al. 2). Cette disposition ne s'applique pas uniquement lorsque la construction elle-même est exposée à des dangers spéciaux, mais également lorsqu'elle compromet la sécurité d'un immeuble voisin (cf. CDAP AC.2016.0268 du 12 février 2018 consid. 3a/aa et les arrêts cités; AC.2016.0294 du 4 décembre 2017 consid. 11a). Il découle de cette disposition que le législateur cantonal laisse au propriétaire constructeur la responsabilité de prendre toutes les mesures propres à consolider le terrain ou à écarter les dangers de glissement. Ces mesures sont indépendantes des autorisations qui lui seraient délivrées par la commune ou par le canton, que le terrain soit situé en zone à bâtir ou hors des zones à bâtir. Ainsi, le classement d'un terrain en zone à bâtir ne signifie pas que la construction puisse être autorisée sans que les mesures de précaution et de sécurité énoncées à l'art. 89 LATC ne soient prises par les propriétaires ou les constructeurs (cf. CDAP AC.2019.0092 du 23 janvier 2020 consid. 3; AC.2018.0281 du 6 mai 2019 consid. 7b et les arrêts cités). bb) De jurisprudence constante, la municipalité n'est tenue d'exiger un rapport géologique et géotechnique que si des indices sérieux font penser que le terrain ne se prête pas à la construction ou qu'il impose des précautions spéciales. En principe, les investigations et les travaux nécessaires à la réalisation d'une étude géotechnique (travaux de sondage, essais en laboratoire, établissement d'un rapport comprenant la synthèse des résultats des sondages et des essais, ainsi que les conclusions et propositions pour les fondations et fouilles) font partie des prestations relatives à l'établissement des plans d'exécution de l'ouvrage; ces travaux impliquent un investissement qu'il n'est pas raisonnable d'exiger avant que le droit de construire sur le terrain ne soit sanctionné par le permis de construire, attestant que toutes les prescriptions des plans et règlements d'affectation sont respectées et que les objections d'éventuels opposants ont été examinées. Il est ainsi contraire au principe de la proportionnalité d'exiger au stade de la procédure de demande de permis de construire l'établissement d'un rapport géologique et géotechnique complet (cf. CDAP AC.2020.0325, AC.2021.0095 du 14 janvier 2022 consid. 4c; AC.2019.0092 précité consid. 3; AC.2018.0281 précité consid. 7b et les arrêts cités; AC.2017.0365 du 28 décembre 2018 consid. 3a et les nombreux arrêts cités). cc) En vertu de l'art. 120 al. 1 LATC, ne peuvent, sans autorisation spéciale, être construits, reconstruits, agrandis, transformés ou modifiés dans leur destination notamment les constructions et les ouvrages nécessitant des mesures particulières de protection contre les dangers d'incendie et d'explosion ainsi que contre les dommages causés par les forces de la nature (let. b). L'ECA est compétent pour statuer sur les autorisations spéciales visées par cette disposition. Le cas échéant, il appartient à la municipalité, dans le cadre de son devoir de surveillance pendant la phase d'exécution des travaux prévue aux art. 124 à 129 LATC, de s'assurer que toutes les conditions fixées par l'autorisation spéciale de l'ECA ont été respectées, notamment au moment de l'avis de début des travaux et lorsqu'elle statue sur la

demande de permis d'habiter (cf. CDAP AC.2018.0281 précité consid. 7b ; AC.2016.0268 du 12 février 2018 consid. 3a/bb et les arrêts cités). b) aa) Le projet litigieux se situe, d'une part, dans une zone de glissements de terrain permanents avec un niveau de danger faible et, d'autre part, dans une zone de glissements de terrain spontanés et coulées de terre avec un niveau de danger résiduel. Dans son autorisation spéciale, l'ECA indique ne pas exiger de mesures en relation avec le fait qu'on se trouve dans une zone de glissements de terrain spontanés et coulées de terre, ceci compte tenu du type et de l'ampleur du projet. Il n'y a pas lieu de mettre en cause cet aspect de la décision de l'ECA, qui émane du service cantonal spécialisé et n'est pas véritablement remis en cause par les recourants. La constructrice a fait établir, avant la délivrance du permis de construire et de l'autorisation spéciale de l'ECA, un rapport d'évaluation locale de risque (soit l'étude *****), ceci en application de la directive ECA d'octobre 2020 "Niveau de sécurité à respecter face aux éléments naturels dans le cadre de la délivrance des autorisations spéciales pour le permis de construire". Dans ses déterminations sur le recours, la DGE relève que l'évaluation locale de risque (ELR) est le format retenu par l'Etat pour l'identification des mesures à mettre en œuvre. La constructrice a ainsi fait ce qu'on pouvait attendre d'elle au stade de la procédure de permis de construire. Pour ce qui est de la zone de glissements de terrain permanents de danger faible, on relève au surplus que l'ECA a délivré son autorisation spéciale sous condition que les mesures de protection indiquées dans l'étude ***** soient mises en œuvre par une personne spécialisée, mandatée par le maître de l'ouvrage, ceci avant le début des travaux. Ceci implique notamment que des sondages carottés au droit de la parcelle devront être réalisés ainsi qu'une étude géotechnique. L'ECA demande également l'application de la norme SIA 261/1 précisant les charges à prendre en compte pour le calcul de la structure porteuse (chapitre 4 "Glissements de terrain"). bb) De manière générale, le tribunal n'a pas de raison de mettre en doute le fait que les exigences posées par l'ECA, qui devront être mises en œuvre avant le début des travaux, répondent de manière adéquate aux constatations figurant dans l'étude ***** selon lesquelles la situation des parcelles concernées au plan géologique implique que des mesures soient mises en œuvre, notamment en raison du fait que le projet se situe dans une zone potentiellement active du glissement (cf. étude ***** p. 5 ch. 2.2.1). Dès lors que le niveau de danger est faible, on ne se trouve pas en présence de circonstances particulières qui justifieraient de s'écarter du principe posé par la jurisprudence selon lequel il n'est pas conforme au principe de la proportionnalité d'exiger au stade de la procédure de demande de permis de construire l'établissement d'un rapport géologique et géotechnique complet. Ce constat peut être clairement déduit des déterminations sur le recours des deux services cantonaux spécialisés, soit l'ECA et la DGE. Dans ses déterminations, la DGE relève notamment que les conditions du glissement de terrain sont très ordinaires (danger faible), que les mesures proposées par le bureau ***** permettront de maîtriser les déplacements et les risques de déformation des bâtiments et que ces mesures permettront de mitiger les risques autant sur la parcelle du projet que sur celles des voisins, y compris les voies CFF et les routes environnantes. La DGE confirme ainsi que le terrain est constructible moyennant des mesures de protection constructives adaptées, soit celles exigées par l'ECA dans son autorisation spéciale. Pour ce qui est du risque de glissements de terrain, elle souligne que la présence d'un bâtiment massif fondé sur des radiers rigides sous le plan de glissement, bien drainé, aura plutôt un effet stabilisant sur l'ensemble du secteur. Pour ce qui est du bassin de rétention mis en cause par les recourants, la DGE relève enfin que ce bassin est réalisé pour drainer, laminer et recueillir les eaux de ruissellement (eaux de pluie), ce qui limitera

l'infiltration des eaux dans le sous-sol et réduira les circulations d'eaux souterraines, ces dernières étant un moteur des glissements de terrain. On en déduit que, s'agissant de risques de glissements de terrain, le bassin de rétention projeté est un élément favorable. Pour ce qui est des sondes géothermiques, les mesures préconisées par l'ECA en relation avec l'étude ***** permettront de déterminer la faisabilité de ces sondes (cf. étude ***** p. 6 ch. 3.1). c) Sur la base des déterminations des deux services spécialisés, dont le tribunal n'a pas de raison de s'écarter, il y a ainsi lieu de constater que la faisabilité du projet est établie et que les mesures qui seront mises en œuvre par le bureau mandaté avant le début des travaux aboutiront tout au plus à des variations de détail (ainsi la définition des paramètres exacts des sous-sols selon les explications fournies par la DGE). Ceci confirme que, contrairement à ce que soutiennent les recourants, on ne se trouve pas dans une situation exceptionnelle où une étude géotechnique devrait être réalisée avant la délivrance du permis de construire. Ce grief doit par conséquent également être écarté. 3. Les recourants soutiennent que le projet va provoquer un trafic supplémentaire que les principales voies d'accès ne pourront pas absorber en garantissant une sécurité suffisante aux usagers du quartier et sans congestionner la circulation. Ils font valoir que, vu la configuration des places de parc qui sont prévues, le projet induira 98 mouvements de véhicules/jour et non pas 56 comme retenu dans l'expertise *****. Il faudrait selon eux y ajouter les mouvements supplémentaires des véhicules de fournisseurs et de livraisons à domicile ainsi que le trafic lié à la déchetterie, soit des mouvements de véhicule dont l'expertise ***** n'aurait pas tenu compte. Ils mettent en avant l'étroitesse du chemin de ***** en amont de l'avenue ***** avec une largeur inférieure à 4 m, voire inférieure à 3,20 m à certains endroits. Pour ce qui est de ce tronçon, ils invoquent une impossibilité de faire croiser deux voitures ou une voiture et un vélo et une impossibilité de faire croiser une voiture et un piéton à certains endroits. Ils mentionnent un problème de visibilité au croisement entre le chemin de ***** et l'avenue *****. Ils invoquent un problème de sécurité pour les enfants qui se rendent à l'école et les personnes âgées en mentionnant la présence d'un EMS à proximité. Ils soutiennent que la situation sera ingérable en cas de neige ou de gel. Ils mettent en cause l'accès prévu en ce qui concerne le trafic de chantier. Ils soutiennent enfin que les exigences de la directive relative aux accès, surfaces de manœuvres et surfaces d'appui pour les camions d'intervention des sapeurs-pompiers ne sont pas respectées. a) aa) Conformément aux art. 22 al. 2 let. b LAT 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. Aux termes de 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 (cf. ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les réf. cit.; TF 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.1). Il faut également que la sécurité des usagers soit garantie sur toute sa longueur, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours et de voirie soit assuré (cf. ATF 121 I 65 consid. 3a, TF 1C_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1). 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 et les

réf. cit.; TF 1C_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1; 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.1 et les réf. cit.). Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (cf. notamment CDAP AC.2020.0126, 2020.0127, 2020.0128 du 11 mai 2021 consid. 3a; AC.2019.0056 du 5 décembre 2019 consid. 3; AC.2017.0333 du 16 mai 2018 consid. 6a).

bb) En application 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 (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 connaissaient la configuration du site et les endroits nécessitant une attention plus soutenue (AC.2011.0252 du 31 octobre 2012 consid. 4c; AC.2009.0182 du 5 novembre 2010 consid. 4b). Il a jugé qu'un chemin privé d'une centaine de mètres de long et dont la largeur oscillait entre 3 et 3,5 m, en partie asphalté, restait suffisant pour la construction d'un bâtiment de quatre logements (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 quatorze places de stationnement supplémentaires, était conforme aux exigences posées par la loi et la jurisprudence et susceptible d'accueillir le trafic supplémentaire généré (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). Le même constat a été fait en relation avec un projet de quatre logements et dix places de parc pour un chemin sans issue de 320 m large de 3 m en moyenne avec à un endroit un élargissement à 4,40 m permettant le croisement de deux véhicules, carrossable sur toute sa largeur, avec une bande roulante en béton d'une largeur d'environ 2,20 m et bordée d'une contre-pente franchissable du côté amont, desservant six villas à l'origine (AC.2020.0082, 2021.0028 du 26 avril 2021). 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 (cf. CDAP 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). Le Tribunal fédéral a également constaté que 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). 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. TF 1C_481/2018 précité consid. 7.1; 1C_532/2012 du 25 avril 2013 consid. 3.1 et les références; CDAP 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 (CDAP 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 possibles 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 (cf. ATF 121 I 65; 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; CDAP 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) En l'espèce, le dossier comprend deux expertises privées émanant de bureaux d'ingénieurs trafic établies, d'une part, sur mandat de la constructrice (expertise *****) et, d'autre part, sur mandat des recourants (expertise *****). L'accès au projet litigieux est prévu par un chemin existant, soit le chemin de *****. Le tronçon directement concerné par le projet qui est susceptible de poser problème est la partie supérieure de ce chemin, soit celle située entre le croisement avec l'avenue ***** au Sud et la voie CFF au Nord correspondant à un tronçon d'une longueur d'environ 185 m (environ 117 m jusqu'à l'accès aux constructions projetées). 21 logements (y compris ceux situés sur le chemin de *****) génèrent actuellement du trafic sur ce tronçon (cf. expertise ***** p. 9). Avec le projet, ce sont 35 logements qui généreront du trafic. Dans les deux expertises, il a été constaté que le tronçon en question est un chemin d'accès au sens de la norme VSS 40'045. Les experts ont également relevé que, avec 25 véhicules qui circuleront à l'heure la plus chargée de la journée au lieu des 15 véhicules actuellement, la capacité du chemin est suffisante pour absorber le trafic supplémentaire (cf. notamment expertise ***** p. 15). Pour ce qui du nombre de places de parc à prendre en considération (et par conséquent du nombre de mouvements de véhicules supplémentaires induits par le projet), il y a lieu de prendre en compte le nombre de places autorisées par le permis de construire, qui correspond à ce que prévoit la norme VSS 40'291 (soit une case de stationnement par appartement plus pour les visiteurs 10% du nombre de cases de stationnement pour les habitants), norme VSS qui est applicable par renvoi de l'art. 45 RCAT. Le tribunal de céans doit en effet se prononcer sur la légalité du projet tel qu'autorisé et n'a pas à prendre en compte l'hypothèse d'un nombre plus importants de places de parc, soit une situation où le permis de construire ne serait pas respecté. Cela étant, même si le projet litigieux devait induire 98 mouvements de véhicules par jour plutôt que 56 comme le prétendent les recourants, cela n'aurait pas d'incidence significative sur la question de savoir si les parcelles n os 597 et 598 disposent d'un accès suffisant au sens de l'art. 19 al. 1 LAT. De même, n'a pas d'incidence significative à cet égard le fait que le ***** n'aurait pas pris en considération les mouvements de véhicules des fournisseurs et le trafic lié à la déchetterie. Pour ce qui est des croisements, l'expert mandaté par les recourants constate que, si on considère les limites réelles à disposition (conformément à la jurisprudence mentionnée plus haut), le croisement entre deux voitures est possible sur environ 50 % du tronçon déterminant (25%, soit les derniers 30 m si on prend en compte les limites parcellaires). L'expert de la constructrice relève pour sa part qu'un croisement entre deux véhicules est possible à deux endroits, soit au débouché du chemin de la ***** et, plus haut, au droit des accès aux n os 73 et 78 (secteur entre les parcelles n os 698 et 606). Pour ce qui est des croisements, l'inspection locale a permis de confirmer que, dans le secteur litigieux, le chemin de ***** est rectiligne et permet de disposer d'une bonne visibilité. Ceci permet par conséquent au conducteur de voir suffisamment tôt un véhicule venant en sens inverse et de s'arrêter, voire de reculer jusqu'à un endroit adéquat si nécessaire. Quand bien même la pente est importante, cette manœuvre peut s'effectuer dans des conditions de sécurité suffisantes, étant relevé que le nombre de croisements sera très faible (trois par jour, cf. expertise ***** p. 13). Ce constat vaut a fortiori pour une situation de croisement entre une voiture et un vélo ou entre une voiture et un piéton. Certes, la situation peut s'avérer plus délicate si le chemin est enneigé ou verglacé. Ce problème, inhérent à tout accès présentant une certaine pente, ne saurait toutefois également mettre en question le caractère suffisant de l'accès. De manière générale, le caractère suffisant de l'accès ne saurait être remis en cause au motif que la pente importante du

chemin de ***** (entre 14% et 26 %) engendre un allongement de la distance d'arrêt des véhicules, ce qui est susceptible selon l'expert des recourants de créer des situations dangereuses pour les piétons et les vélos, en particulier en cas de mauvaises conditions météorologiques (cf. étude ***** p. 15 et 21). On peut relever à cet égard qu'on est en présence d'un accès existant, qui dessert déjà plusieurs logements. On observe en outre qu'il s'agit d'une configuration qui est fréquente dans la région, sans remettre en cause la constructibilité des nombreux secteurs en zone à bâtir qui sont légalisés. Enfin, on peut relever que la pente importante d'un chemin tel que celui-ci en cause incite plutôt à la prudence et à une modération de la vitesse, étant souligné que l'ensemble du secteur est en zone 30 km/h. Finalement, on peut relever avec l'expert de la constructrice que la problématique de la mobilité dans le quartier et les conditions de circulation le long du chemin de ***** sont caractéristiques et habituels d'un chemin d'accès desservant un quartier d'habitation dans un contexte topographique contraint, comme il en existe beaucoup dans l'Est lausannois (cf. courrier de ***** à la constructrice du 8 février 2022 p. 3 ch. 4) c) Les recourants mentionnent un problème de visibilité au croisement entre le chemin de ***** et l'avenue *****. Ils invoquent en outre un problème de sécurité pour les enfants qui se rendent à l'école et pour les personnes âgées en mentionnant la présence d'un EMS à l'avenue *****. L'expertise ***** mentionne effectivement un problème de visibilité au carrefour *****_***** en relevant que les distances de visibilité préconisées par la norme VSS 40 273a ne sont pas respectées. Elle mentionne également un problème de sécurité pour les piétons à l'avenue ***** en raison de l'absence de trottoir. Là encore, on relève qu'il s'agit d'une situation préexistante, sans lien suffisant avec la question de l'équipement des parcelles destinées à accueillir le projet litigieux. Il appartient cas échéant à l'autorité communale de prendre les mesures nécessaires (signalisation, feux, aménagement du carrefour *****_*****, réalisation d'un trottoir sur l'avenue *****) pour remédier aux problèmes soulevés dans l'expertise *****, sans que ceci puisse mettre en cause le fait que les parcelles n° 597 et 598 disposent d'un accès suffisant permettant d'utiliser les droits à bâtir conférés par le règlement communal. A défaut, on rendrait inconstructible des parcelles affectées en zone à bâtir pour des motifs qui n'ont pas de lien direct avec leur accessibilité et avec l'exigence posée à l'art. 19 LAT. d) Pour ce qui est des exigences de la Directive concernant les accès, surfaces de manœuvre et d'appui pour les moyens d'intervention sapeurs-pompiers (directive CSSP), il ressort de la jurisprudence que cette directive CSSP ne fait pas partie des normes techniques que le Conseil d'Etat a déclaré applicables avec force de loi, sur la base de l'art. 3 al. 2 de la loi du 27 mai 1970 sur la prévention des incendies et des dangers résultant des éléments naturels (LPIEN; BLV 963.11) en relation avec l'art. 1 du règlement concernant les prescriptions sur la prévention des incendies (RPPI; RSV 963.11.2). Le RPPI (entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019) énumère les normes techniques applicables dans le canton de Vaud à titre de mesures de prévention contre l'incendie; (cf. CDAP AC.2017.0333 du 16 mai 2018 consid. 13c). Selon la jurisprudence, on ne saurait ainsi qualifier d'accès insuffisant une route existante du domaine public, desservant un quartier résidentiel et conçue comme une voie d'accès adaptée au sens de l'art. 19 al. 1 LAT, au motif que sa largeur ou sa configuration, dans les tronçons rectilignes et les virages, ne correspondraient pas aux recommandations de la directive CSSP édictées après la construction de la route et du quartier. Ni le droit fédéral ni le droit cantonal n'imposent la prise en considération de ces critères dans l'application des art. 19 LAT, 22 al. 2 let b LAT et 104 al. 2 LATC" (cf. CDAP AC.2019.0072 du 19 juin 2020 consid. 3d), étant par ailleurs

précisé que la directive CSSP paraît s'appliquer principalement voire exclusivement à l'aménagement des surfaces d'accès depuis les voies de circulation publiques; elle ne fixe en tout cas pas clairement des exigences que les collectivités publiques devraient mettre en œuvre sur le domaine public" (idem, consid. 3c). Pour ce qui est de l'accès des véhicules des sapeurs-pompiers, on relève au surplus que l'expert mis en œuvre par les recourants a contacté le SDIS Ouest-Lavaux qui intervient à Lutry et qu'il lui a été indiqué que, compte tenu de la hauteur des bâtiments projetés, des interventions pourront se faire avec des petits véhicules. De plus, les véhicules peuvent se tenir à une distance allant jusqu'à 80 mètres du bâtiment sur lequel l'intervention doit se faire (cf. expertise ***** p. 17). Dans ces conditions, l'intervention des sapeurs-pompiers ne devrait pas poser de problème particulier. e) S'agissant du trafic de chantier, il ressort des expertises ***** et ***** que la situation est gérable malgré l'étroitesse et la pente du chemin de *****, ceci moyennant la mise en œuvre de mesures de gestion du trafic qui sont notamment décrites dans le rapport *****. Comme le relève l'expert de la constructrice, la configuration des lieux n'a pas été un obstacle à l'accès des véhicules de chantier lors de la construction des différents bâtiments sis au Nord du site du projet litigieux, à un endroit où la pente est encore plus importante. Il convient de rappeler au surplus que 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 incidence sur la délivrance du permis de construire (cf. CDAP AC.2020.0082, 2021.0028 précité consid. 4b/dd; 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). f) Vu ce qui précède, tout bien considéré, la municipalité n'a pas commis un abus ou un excès de son pouvoir d'appréciation en considérant que les parcelles n os 597 et 598 disposent d'un accès suffisant au sens de l'art. 19 al. 1 LAT. Partant, le grief est rejeté.

4. Les recourants invoquent un défaut d'intégration du projet. Ils soutiennent que les constructions projetées apparaissent déraisonnables compte tenu de leur environnement. Ils invoquent un projet maximaliste qui serait en rupture totale d'échelle avec les bâtiments voisins compte tenu des sept niveaux prévus, ceci dans un quartier caractérisé par des maisons individuelles avec une trame bâtie peu dense et de jolis jardins. Ils relèvent que les trois bâtiments projetés constituent des polygones irréguliers, sans aucune unité, chacun ayant une emprise et une silhouette différente. En outre, les bâtiments seraient orientés selon un autre axe que les bâtiments situés sur les parcelles voisines. Ils font valoir que, dans l'axe Nord-Sud, la juxtaposition des bâtiments A et B avec le bâtiment C en arrière-plan va créer un front bâti de plus de 50 m de longueur et, par conséquent, une barrière visuelle qui obstruera tout dégagement pour un observateur placé en contrebas. Ils soutiennent que l'autorité municipale n'a pas tenu compte du fait que les parcelles n os 597 et 598 sont actuellement plantées de vignes qui prolongent naturellement et visuellement le vignoble de ***** situé de l'autre côté du chemin de *****, ce secteur de vigne préfigurant le paysage de Lavaux et bordant le site IFP 1202 de Lavaux. Ils font valoir que le site prévu pour accueillir les constructions litigieuses constitue un secteur de transition entre les parties urbanisées de l'Est lausannois et le paysage protégé de Lavaux, qui est sensible d'un point de vue paysager en raison de la proximité directe de ces objets protégés et d'une co-visibilité entre les uns et les autres. Cela justifierait selon eux d'être exigeant dans l'intégration de nouvelles constructions dans cet environnement et de faire preuve de "modération constructible" à cet endroit. a) aa) L'art. 86 LATC impose à la municipalité de

veiller à ce que les constructions, quelle que soit leur destination, ainsi que les aménagements qui leur sont liés, présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement (al. 1). Elle refuse le permis pour les constructions ou les démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue, ou de nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, artistique ou culturelle (al. 2). Les règlements communaux doivent contenir des dispositions en vue d'éviter l'enlaidissement des localités et de leurs abords (al. 3). Au plan communal, l'art. 24 RCAT prévoit que sont interdites toutes constructions de nature à compromettre l'aspect ou le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue, ou à nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, artistique ou pittoresque. bb) Selon la jurisprudence, l'application d'une clause d'esthétique ne doit pas aboutir à ce que, de façon générale, la réglementation sur les zones en vigueur soit vidée de sa substance. Une intervention des autorités dans le cas de la construction d'un immeuble réglementaire qui ne serait pas en harmonie avec les bâtiments existants ne peut s'inscrire que dans la ligne tracée par la loi elle-même et par les règlements communaux, qui définissent en premier lieu l'orientation que doit suivre le développement des localités. Ainsi, lorsqu'un plan de zones prévoit que des constructions d'un certain volume peuvent être édifiées dans tel secteur du territoire, une interdiction de construire fondée sur l'art. 86 LATC ne peut se justifier que par un intérêt public prépondérant. Il faut que l'utilisation des possibilités de construire réglementaires apparaisse déraisonnable. Tel sera par exemple le cas s'il s'agit de protéger un site, un bâtiment ou un ensemble de bâtiments présentant des qualités esthétiques remarquables, qui font défaut à l'ouvrage projeté ou que mettrait en péril sa construction (cf. ATF 115 Ia 114 consid. 3d p. 119; TF 1C_521/2018 du

E. 3

al. 2 LAT; TF 1C_639/2018, 1C_641/2018 du 23 septembre 2019 consid. 3.1.3). Dans la mesure où la décision communale repose sur une appréciation adéquate des circonstances pertinentes, l'autorité de recours doit la respecter. En dépit de son pouvoir d'examen complet, l'instance de recours ne peut ainsi intervenir, et le cas échéant substituer sa propre appréciation à celle de l'autorité communale, que pour autant que cette dernière procède d'un excès du pouvoir d'appréciation, notamment parce qu'elle est guidée par des considérations étrangères à la réglementation pertinente ou encore ne tient pas ou incomplètement compte des intérêts et autres éléments pertinents en présence, à l'instar des objectifs poursuivis par le droit supérieur, en particulier en matière d'aménagement du territoire (cf. ATF 145 I 52 consid. 3.6; TF 1C_639/2018, 1C_641/2018 précité consid. 3.1.3); sur ces points, il appartient à la commune de motiver soigneusement sa décision (cf. TF 1C_639/2018, 1C_641/2018 précité consid. 3.1.3 et les arrêts cités). A fortiori, l'autorité de recours doit-elle sanctionner l'appréciation communale lorsque celle-ci contrevient au droit supérieur, viole les principes constitutionnels d'égalité de traitement et de proportionnalité ou encore apparaît objectivement insoutenable – et partant arbitraire (cf. ATF 145 I 52 consid. 3.6; TF 1C_639/2018, 1C_641/2018 précité consid. 3.1.3). Lorsque plusieurs interprétations sont envisageables, il faut s'en tenir à celle qui respecte l'exigence d'une base légale précise pour les restrictions du droit de propriété issues du droit public (cf. CDAP AC.2021.0114 du 4 février 2022 consid. 6b; AC.2018.0424 du 28 août 2019 consid. 4a; AC.2018.0091 du 5 décembre 2018 consid. 2b). c) aa) Pour ce qui est des terrasses, la question de l'application de l'art. 16 al. 2 let. f RCAT a été examinée dans un arrêt AC.2006.0185 du 19 janvier 2007. Le Tribunal administratif avait alors relevé ce qui suit: " Selon une interprétation littérale stricte de l'alinéa 2 de l'art. 16 RCAT, les terrasses

couvertes ne seraient exclues du calcul de la SBPU que si elles forment " la toiture de niveaux décalés en plan " (lettre f), ce qui n'est pas le cas en l'espèce, la terrasse reposant directement sur le sol. Toutefois, cet alinéa doit être interprété à la lumière de l'alinéa 1, qui dispose que la SBPU comprend les niveaux "utilisés ou utilisables pour l'habitation ou l'exercice d'une activité professionnelle". Or, la terrasse litigieuse, bien que couverte, est ouverte sur trois côtés, partant ne peut être considérée comme servant ou pouvant servir à l'habitation, faute d'abriter ses usagers des intempéries. A cela s'ajoute qu'on ne discerne pas en quoi il faudrait traiter différemment les terrasses en terre-plein de celles qui forment une toiture. Dans ces conditions, la terrasse couverte ne saurait être prise en considération dans le calcul de la SBPU. " Compte tenu de cette jurisprudence, dont il n'y a pas lieu de s'écarter, c'est à juste titre que les différentes terrasses mentionnées par les recourants n'ont pas été prises en compte dans la SBPU. bb) Pour ce qui est des escaliers extérieurs, la jurisprudence considère qu'ils ne doivent pas être pris en compte lorsqu'ils suivent le terrain sur lequel ils sont directement implantés et sont dépourvus de toit, partant n'expriment pas un volume. Dans ce cas, ils doivent être assimilés à un simple aménagement extérieur et ne constituent pas un élément de construction soumis à l'art. 16 al. 1 RCAT. En conséquence, ils n'ont pas à être pris en considération dans le calcul de la SBPU, même s'ils constituent effectivement l'accès principal au logement (cf. TA arrêt AC.2006.0185 du 19 janvier 2007 consid. 4b). En l'occurrence, les escaliers extérieurs mis en cause font partie du dispositif d'accès aux logements. On peut hésiter sur la question de savoir s'il s'agit d'aménagements extérieurs qui, en application de la jurisprudence précitée, ne doivent pas être pris en compte dans la SBPU. Quoi qu'il en soit, on relève que le dispositif d'accès est assez particulier et que, en considérant que les escaliers ne devaient pas être pris en compte au motif qu'il s'agit d'aménagements extérieurs, la municipalité est restée dans le cadre de la liberté d'appréciation qui doit lui être reconnu dans l'interprétation du règlement communal. On peut encore noter que, s'agissant des escaliers extérieurs, le cas d'espèce se distingue de celui examiné dans l'arrêt récent AC.2021.0244, AC.2021.0254 du 5 avril 2023 dans lequel la CDAP a considéré que des escaliers extérieurs prévus le long des façades du bâtiment et constituant les accès principaux aux appartements projetés devaient être inclus dans la SBPU. En l'occurrence, la situation est différente puisque les escaliers litigieux ne longent pas la façade du bâtiment mais sont intégrés dans les murs de cave et de parking et les murs de soutènement. cc) L'art. 16 al. 2 let. j RCAT prévoit que les buanderies et les caves ne sont pas prises en considération dans la SBPU. L'interprétation municipale selon laquelle cela inclut les buanderies privées sises à l'intérieur des logements (et pas seulement les locaux communs situés dans les sous-sols des bâtiments comme le voudraient les recourants) ne prête pas le flanc à la critique et reste en tous les cas dans le cadre du pouvoir d'appréciation de la municipalité dans l'interprétation du règlement communal. Vu le texte clair de l'art. 16 al. 2 let. j RCAT, c'est également à juste titre que la municipalité n'a pas pris en compte les caves des lots A1 et B1, étant relevé que ces locaux ne disposent pas d'un éclairage suffisant pour être utilisables pour l'habitation ou des activités professionnelles et ne répondent par conséquent pas aux critères de salubrité fixés par les art. 25 à 28 du règlement d'application de la LATC (RLATC; BLV 700.11.1) . Le même constat peut être fait pour les caves à vin communes situées au rez-de-chaussée des bâtiments A et B, qui n'ont pas à être prises en compte dans la SBPU dès lors qu'il s'agit de locaux souterrains affectés à des dépôts de matériel ou de marchandises dans lesquels aucune personne ne travaille de façon sédentaire (cf. art. 16 al. 2 let. m RCAT). C'est également à juste titre que n'ont pas été prises en compte dans la SBPU les pièces intitulées "garde manger" qui se

trouvent à l'intérieur des deux appartements du rez-de-chaussée des bâtiments A et B, ceci en application de l'art. 16 al. 2 let. a RCAT. De par leur surface (3,93 m²), ces espaces ne constituent en outre manifestement pas des surfaces utilisables pour l'habitation ou l'exercice d'une activité professionnelle au sens de l'art. 16 al. 1 RCAT. Enfin, dans le cadre de son pouvoir d'appréciation dans l'interprétation du règlement communal, la municipalité pouvait ne pas prendre en considération les quatorze vérandas sur la base de l'art. 16 al. 2 let. n RCAT, qui prévoit que ne sont pas pris en compte les jardins d'hiver dont la surface n'excède pas 12 m². Il n'existe en effet pas de raison de considérer que cette disposition imposerait de n'avoir qu'une véranda par projet, comme le prétendent les recourants. dd) Pour ce qui est des couloirs d'accès aux logements situés au rez-de-chaussée et à l'étage des bâtiments A et B et des escaliers et couloirs intérieurs menant aux appartements situés au rez-de-chaussée du bâtiment C, on relève tout d'abord que les escaliers et couloirs intérieurs menant aux appartements situés au rez-de-chaussée du bâtiment C ont été pris en compte dans la SBPU (cf. plan XIV des plans d'enquête publique). Pour le surplus, les parties sont divisées au sujet de l'interprétation de l'art. 16 al. 2 let. l RCAT, plus particulièrement de ce qu'il faut comprendre par "couloirs et escaliers souterrains reliant un garage au bâtiment d'habitation". La constructrice fait valoir que les termes "bâtiment d'habitation" signifient toutes surfaces d'habitation. Elle a produit un certain nombre de dossiers relatifs à d'autres projets dans la commune destinés à démontrer que cette interprétation correspond à une pratique de la municipalité, ce que cette dernière a confirmé (cf. déterminations du 14 avril 2022). Les recourants soutiennent pour leur part que des couloirs se trouvant à l'intérieur d'un bâtiment d'habitation ne peuvent pas être considérés comme reliant un garage au bâtiment d'habitation. Ils relèvent également que les couloirs du 1^{er} étage ne sont pas souterrains. On relève que l'art. 16 al. 2 RCAT traite à deux endroits des couloirs et escaliers intérieurs, soit aux lettres k et l. A l'art. 16 al. 2 let. k (a contrario), est posé le principe général selon lequel les couloirs et escaliers qui desservent des surfaces utilisées pour l'habitation ou des activités professionnelles doivent compter dans la SBPU. L'art 16 al. 2 let. l peut être compris comme une exception à ce principe en ce sens que les couloirs et escaliers qui desservent des surfaces utilisées pour l'habitation ou des activités professionnelles ne sont pas pris en compte dans la SBPU lorsqu'ils ont pour fonction de permettre l'accès à un garage. Or, tel est le cas des couloirs d'accès mentionnés par les recourants. On peut également admettre qu'il s'agit de couloirs "souterrains" au sens de l'art. 16 al. 2 let. l RCAT. Partant, le fait que ces couloirs d'accès n'aient pas été pris en compte dans la SBPU ne prête pas le flanc à la critique. d) Vu ce qui précède, le grief relatif à un dépassement du CUS doit également être écarté. 6. Les recourants soutiennent que l'extrémité Sud-Est de la terrasse de l'étage du bâtiment B ne respecte pas la distance de

E. 6

m par rapport à la limite de la parcelle n° 606 prescrite par l'art. 138 RCAT. Ils font valoir que l'art. 21 RCAT n'entre pas en ligne de compte. a) aa) Selon l'art. 6 RCAT, les distances aux limites des propriétés voisines sont fixées par les règles particulières à chaque zone (al. 1). Ces distances se mesurent perpendiculairement à la limite jusqu'à l'axe de la façade (al. 2). Selon l'art. 7 RCAT, lorsque la façade ou la limite ne sont pas parallèles, la distance aux angles les plus rapprochés peut être réduite de 1 m (al. 1). Dans tous les cas, la distance mesurée dans l'axe de la façade ou des parties de façade doit correspondre à la distance non réduite (al. 2). Selon l'art. 21 RCAT, les balcons, marquises et avant-toits peuvent anticiper de 1,80 m au maximum sur les espaces de non-bâtir. bb) Dans la zone de faible densité, les distances minima aux limites de propriété sont fixées à 6 m. b) En l'occurrence, on peut

admettre que la municipalité est restée dans le cadre de son pouvoir d'appréciation dans l'interprétation du règlement communal en considérant que l'élément mis en cause, soit la terrasse de l'étage du bâtiment A (et non pas B comme indiqué par erreur par le recourants), ou plus précisément la terrasse de la véranda prévue à l'Est, pouvait bénéficier de l'art. 21 RCAT, quand bien-même elle dépasse la profondeur qui est communément admise pour les balcons, soit 1,50 m. On ne voit en effet pas comment ou peut concilier l'exigence selon laquelle un balcon ne peut pas avoir une profondeur supérieure à 1,50 m et la possibilité offerte par l'art. 21 RCAT qu'un balcon anticipe de 1,80 m sur les espaces de non-bâtir. c) Il ressort des plans que l'extrémité Sud-Est de la terrasse de l'étage du bâtiment A dépasse pour une petite partie l'anticipation maximale de 1,80 m admise dans les espaces de non-bâtir par l'art. 21 RCAT. A cet égard, il est pris acte de l'engagement de la constructrice consistant à modifier l'angle de la terrasse du bâtiment concerné (soit le bâtiment A et pas le bâtiment B) de manière à ce qu'il respecte la ligne d'anticipation de 1,80 m sur les espaces de non-bâtir (cf. procès-verbal d'audience). Dans cette mesure, la décision attaquée est réformée (art. 117 LATC). 7. Les recourants soutiennent que la hauteur du bâtiment C (bâtiment amont) ne respecte pas les art. 19 et 136 RCAT. Ils relèvent que, du côté Ouest, des excavations sont prévues pour dégager la façade de l'étage du rez-de-chaussée de ce bâtiment, que le terrain aménagé se trouvera par conséquent en dessous du terrain naturel et que c'est ce niveau aménagé qui doit servir de point de référence pour mesurer la hauteur du bâtiment. Ils en déduisent que la façade Ouest du bâtiment C aura une hauteur de 9,70 m. La municipalité se réfère pour sa part à deux arrêts concernant la commune de Lutry dans lesquels le Tribunal fédéral a admis de calculer séparément la hauteur de deux corps de bâtiments lorsqu'une construction est composée de différents corps de bâtiments. a) Applicable à la zone de faible densité, l'art. 136 RCAT dispose que "la hauteur (H) des bâtiments, mesurée conformément aux dispositions de l'art. 19, est limitée à 8 m." L'art. 19 RCAT, auquel il est renvoyé, a la teneur suivante: " Art. 19 Les bâtiments doivent s'inscrire dans un espace d'une hauteur constante (H) soit par rapport au niveau du terrain naturel, soit par rapport au niveau du terrain aménagé si celui-ci est au-dessous du terrain naturel. La hauteur (H) mesurée verticalement est fixée par les règles particulières à chaque zone. Le faite d'un toit peut dépasser de 1 m. la hauteur (H) ci-dessus. " Un schéma illustre le texte de cette disposition. On le reproduit ci-dessous: b) A la lecture du plan de la façade Sud du bâtiment C, on constate que, visuellement, sont prévus du côté Ouest deux corps de bâtiments distincts décalés latéralement l'un par rapport à l'autre, soit, d'une part, celui correspondant à l'étage du rez-de-chaussée et, d'autre part, celui incluant le 1^{er} étage et l'attique. On constate ainsi que l'étage du rez-de-chaussée est décalé latéralement de plus de 3 m par rapport aux deux niveaux supérieurs (dont les deux façades sont alignées). On se trouve par conséquent en présence d'un décalage d'éléments de façade d'au moins 3 m, hypothèse dans laquelle la municipalité considère qu'il existe différents corps de bâtiments qui peuvent être dissociés pour le calcul de la hauteur, interprétation de l'art. 19 RCAT qui a été confirmée par le Tribunal fédéral (cf. arrêts 1C_302/2014 du 5 janvier 2015 et 1C_639/2018 du 23 septembre 2019). Comme relevé par le Tribunal fédéral, le schéma de l'art. 19 RCAT illustre précisément des corps de bâtiments distincts, dont la hauteur (H) est certes constante, mais uniquement par rapport au terrain de référence et non dans l'absolu (cf. arrêts 1C_302/2014 précité consid. 5 et 1C_639/2018 précité consid. 3). Dans l'arrêt 1C_302/2014, le Tribunal fédéral a ainsi souligné que sur le schéma de l'art. 19 RCAT, la hauteur (H) (qui définit la hauteur maximum des façades) ne varie pas puisqu'elle est définie de manière fixe et chiffrée pour chaque zone comme le prescrit l'art.

19 al. 2 RCAT. Ce qui varie, c'est l'altitude du terrain naturel ou aménagé, soit la base à partir de laquelle on mesure cette hauteur (H), ainsi que, par voie de conséquence, la cote d'altitude du plus haut point des façades pouvant être autorisé. Le schéma montre sans ambiguïté que différents corps de bâtiment peuvent être de niveaux différents pour une hauteur (H) constante. Il est en effet manifeste, à la lecture du schéma, qu'une altitude maximale calculée en fonction de la hauteur (H) pour un corps de bâtiment n'est pas nécessairement applicable à un second corps de bâtiment reposant sur des bases différentes (arrêt 1C_302/2014 précité consid. 5.4.1). Certes, l'hypothèse visée par le Tribunal fédéral était plutôt celle de corps de bâtiment décalés dans la pente. Cela étant, vu le schéma illustrant l'art. 19 RCAT, il apparaît également admissible, dans le cadre du pouvoir d'appréciation de la municipalité concernant l'application de l'art. 19 RCAT, de compter séparément la hauteur de deux corps de bâtiment séparés latéralement, comme c'est le cas en l'espèce. Or, si on mesure séparément la hauteur des deux corps de bâtiment concernés, on constate que la hauteur maximale de 8 m prévue à l'art. 136 RCAT est respectée. c) Vu ce qui précède, le grief relatif à la hauteur n'est également pas fondé. 8. Les recourants contestent l'assentiment délivré par la DGE en application de l'art. 31 al. 2 OPB en relation avec les pièces du bâtiment C exposées au bruit. D'une part, ils soutiennent qu'il n'est pas démontré que des mesures prévues par l'art. 31 al. 1 OPB ne pourraient pas être mise en œuvre afin de respecter les valeurs limites d'immission (ci-après: les VLI ou les valeurs limites), telles qu'une autre disposition des locaux à usage sensible au bruit, une configuration différente des appartements (localisation sur un côté moins exposé au bruit) ou du bâtiment, un éloignement de la voie ferrée, des mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment (murs, remblais antibruit). Ils font valoir que la décision attaquée ne comporte aucun argumentaire à ce sujet. D'autre part, ils mettent en doute le fait que l'édification des bâtiments litigieux présente un intérêt prépondérant au sens de l'art. 31 al. 2 OPB. a) L'art. 22 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) (titre: Permis de construire dans les zones affectées par le bruit), a la teneur suivante: " 1 Les permis de construire de nouveaux immeubles destinés au séjour prolongé de personnes ne seront délivrés, sous réserve de l'al. 2, que si les valeurs limites d'immissions ne sont pas dépassées. 2 Si les valeurs limites d'immissions sont dépassées, les permis de construire de nouveaux immeubles destinés au séjour prolongé de personnes ne seront délivrés que si les pièces ont été judicieusement disposées et si les mesures complémentaires de lutte contre le bruit qui pourraient encore être nécessaires ont été prises. " Quant à l'art. 31 OPB, il est ainsi libellé: " 1 Lorsque les valeurs limites d'immission sont dépassées, les nouvelles constructions ou les modifications notables de bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit, ne seront autorisées que si ces valeurs peuvent être respectées par: a. la disposition des locaux à usage sensible au bruit sur le côté du bâtiment opposé au bruit; ou b. des mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment contre le bruit. 2 Si les mesures fixées à l'al. 1 ne permettent pas de respecter les valeurs limites d'immission, le permis de construire ne sera délivré qu'avec l'assentiment de l'autorité cantonale et pour autant que l'édification du bâtiment présente un intérêt prépondérant. 3 Le coût des mesures est à la charge des propriétaires du terrain. " b) En raison de la proximité du projet la voie CFF, la constructrice a fait établir un rapport acoustique, qui constate un dépassement des VLI de 1 à 2 dB(A) de nuit pour quatre chambres du bâtiment C (façade Nord). Selon l'art. 31 al. 2 OPB, si les mesures fixées à l'art. 31 al. 1 let. a et b OPB ne permettent pas de respecter les valeurs limites d'immissions, le permis de construire ne sera délivré qu'avec l'assentiment

de l'autorité cantonale et pour autant que l'édification du bâtiment présente un intérêt prépondérant. La délivrance d'une autorisation dérogatoire au sens de cette disposition appelle une pesée des intérêts; l'intérêt à la réalisation du bâtiment doit être confronté aux exigences en matière de réduction des nuisances sonores (cf. ATF 146 II 187 consid. 4.1; TF 1C_704/2013 du 17 septembre 2014 consid. 6.2, publié in DEP 2014 p. 643 avec une note de Anne-Christine Favre). Au regard du but poursuivi par l'art. 22 LPE, il faut qu'il existe un intérêt public à construire un bâtiment destiné au séjour prolongé de personnes, dans une zone exposée au bruit; le seul intérêt privé du propriétaire d'assurer une meilleure utilisation de son bien-fonds est à cet égard insuffisant. Dans le cadre de la pesée des intérêts, il convient en particulier de prendre en considération l'utilisation projetée, l'ampleur du dépassement des valeurs limites et la possibilité d'élever le degré de sensibilité de la zone (art. 43 al. 2 OPB). Des exigences liées à l'aménagement du territoire – à l'instar de la possibilité de combler une brèche dans le territoire bâti (cf. arrêt TF 1C_704/2013 précité consid. 6.2), de la densification des surfaces destinées à l'habitat ou encore du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (art. 8a al. 1 let. c et e LAT) – peuvent également entrer en considération, tout particulièrement lorsqu'une application stricte de l'art. 22 LPE serait susceptible de conduire à un résultat disproportionné eu égard à l'ensemble des circonstances (cf. ATF 145 II 189 consid. 8.1; 142 II 100 consid. 4.6; TF 1C_704/2013 précité consid. 6.2; voir également LUKAS BÜHLMANN, Construire dans des lieux bruyants: Pratique de la fenêtre d'aération admise à titre exceptionnel seulement, in: Inforum/VLP-ASPAN septembre 2016, p. 16 ss). La question de savoir si des intérêts publics l'emportent sur l'interdiction de construire de principe instituée par les art. 22 LPE et 31 al. 1 OPB, en cas de non-respect des VLI, s'analyse en particulier au regard des aménagements envisagés pour restreindre ces dépassements et leur ampleur (cf. ATF 145 II 189 consid. 8.3.2). Avant de se voir délivrer une autorisation dérogatoire pour un projet de construction dans un secteur exposé au bruit conformément à l'art. 31 al. 2 OPB, le maître de l'ouvrage doit démontrer avoir examiné toutes les mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de réduire le bruit. Ce n'est que lorsqu'il est établi que l'ensemble des mesures d'aménagement proportionnées ont été épuisées que l'octroi d'une dérogation peut entrer en considération, en tant qu' "ultima ratio". Le fardeau de la preuve en incombe au maître de l'ouvrage (cf. TF 1C_244/2019 du 25 août 2020 consid. 3.4.4 et les réf. citées). En cas d'importants dépassements des VLI, un examen approfondi est nécessaire (cf. TF 1C_91/2020 du 4 mars 2021 consid. 5.2). Dans un arrêt récent (1C_91/2020 du 4 mars 2021 consid. 5.5), le Tribunal fédéral a considéré qu'il semblait douteux qu'une dérogation au sens de l'art. 31 al. 2 OPB puisse être envisagée en cas de dépassement massif des VLI. L'octroi d'une dérogation dans une telle hypothèse reviendrait en effet à violer les dispositions édictées en matière de protection de la population en matière de protection contre le bruit puisque l'intérêt public important que constitue la protection de la population contre les bruits excessifs s'en trouverait pratiquement compromis et les habitants des bâtiments prévus seraient exposés à des bruits considérablement gênants, voire nuisibles. Quoiqu'il en soit, l'ampleur du dépassement des valeurs limites doit être prise en compte dans la pesée des intérêts prévue à l'art. 31 al. 2 OPB. En cas de dépassement important des VLI, l'intérêt à la construction d'un bâtiment doit être extrêmement important (consid. 5.6). Dans l'affaire en question, les VLI du côté d'une route passante étaient dépassées de 6 dB(A) le jour et de 10 dB(A) la nuit. Le Tribunal fédéral a confirmé l'appréciation du tribunal administratif zurichois qui avait considéré que le constructeur n'avait pas apporté la preuve qu'il avait épuisé toutes les

mesures d'aménagement de lutte contre le bruit proportionnées à sa disposition. Il était en effet apparu en cours d'instruction que d'autres mesures d'aménagement que celles qui avaient été examinées par le constructeur étaient envisageables. Dans l'arrêt 1C_244/2019 du 25 août 2020 relatif à une affaire zougnoise, le Tribunal fédéral a également considéré que le maître de l'ouvrage n'avait pas apporté la preuve qu'il avait épuisé l'ensemble des mesures proportionnées à sa disposition en matière de lutte contre le bruit de sorte que l'octroi d'une dérogation sur la base de l'art. 31 al. 2 OPB ne pouvait pas entrer en considération. Dans une affaire lausannoise publiée aux ATF 146 II 187, portant sur la construction, après démolition de bâtiments existants, de deux immeubles mixtes de logements et de bureaux de sept niveaux, en bordure de l'avenue passante de Tivoli, le Tribunal fédéral avait également considéré qu'il n'existait pas dans le dossier de justification de l'impossibilité de respecter les VLI dans l'ensemble des locaux à usages sensible. Il a jugé par ailleurs qu'il ne ressortait pas de la décision attaquée que la possibilité de réaliser d'autres mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment au sens de l'art. 31 al. 1 let. b OPB que la pose d'un parapet plein de 1,20 m et d'un revêtement phonoabsorbant, à l'instar de murs de remblais antibruit auraient été examinées pour les locaux à usage sensible encore exposés à des dépassements. Le Tribunal fédéral a rappelé à cet égard que la pose d'un survitrage sur les ouvertures ne constituait pas une mesure au sens de l'art. 31 al. 1 let. b OPB mais une mesure d'isolation acoustique au sens de l'art. 32 al. 2 OPB qui doit être prise en considération dans le cadre de la pesée des intérêts commandée par l'art. 31 al. 2 OPB (consid. 4.4.3). Un autre cas jugé par le Tribunal fédéral dans un ATF 145 II 189 concernait une demande d'autorisation portant sur la construction d'un immeuble de 18 appartements situé en zone mixte de forte densité du plan général d'affectation de la Commune de Lausanne, dont plusieurs façades étaient exposées au bruit de la rue de Genève, particulièrement fréquentée. Le Tribunal fédéral a confirmé l'appréciation du Tribunal cantonal et de l'autorité municipale qui avaient admis la pratique prônée par la DGE en matière de projets prenant place en milieu urbain, en particulier dans le périmètre du Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), à savoir le respect des VLI sur au moins une fenêtre des locaux à usage sensible et considéré que les mesures constructives préconisées par la constructrice dans le cas particulier permettaient la délivrance du permis de construire en application de l'art. 31 al. 2 OPB. L'intérêt à l'édification du bâtiment, pour des motifs d'aménagement du territoire, liés notamment au développement de l'urbanisme vers l'intérieur et la pénurie de logements, devait l'emporter sur une stricte application des normes de protection contre le bruit. En l'occurrence, de jour, les VLI n'étaient dépassées qu'au niveau de la façade Sud. Les pièces donnant au Sud étaient, à chaque étage, des séjours avec cuisine. Les deux fenêtres situées en milieu de façade étaient fixes avec ouvrant de nettoyage et n'étaient pas destinées à être ouvertes régulièrement; ce mécanisme permettait l'ouverture occasionnelle pour le nettoyage depuis l'intérieur. Les grandes fenêtres des balcons pouvaient, quant à elles, être ouvertes (porte coulissante). Les fenêtres latérales, donnant respectivement sur les façades Est et Ouest, étaient, pour leur part, composées de deux vantaux : le premier fixe (avec ouvrant de nettoyage) et le deuxième pouvant être ouvert, mais protégé par un survitrage. S'agissant des dépassements diurnes des VLI, le niveau le plus élevé, à savoir 68 dB(A), se situait au milieu des fenêtres fixes, au rez supérieur et au 1^{er} étage, à savoir dans quatre pièces au total. A l'emplacement des fenêtres ouvrantes, un dépassement moins important, de 2 dB(A), était prévisible pour les deux séjours du rez supérieur, tandis qu'aux autres étages, la VLI pourrait être respectée. En outre, compte tenu de la configuration des fenêtres, il

demeurait possible, pour obtenir une aération naturelle du séjour, tout en se protégeant du bruit routier, de maintenir fermées les fenêtres de la façade Sud et d'ouvrir la partie de la fenêtre latérale protégée par un survitrage. Dans les autres chambres, sans ouvertures en façade Sud, aucun dépassement de la VLI diurne n'était à déplorer. De nuit, les dépassements étaient en revanche plus importants. Un dépassement de 6 dB(A) était ainsi établi à la hauteur des fenêtres du milieu de la façade Sud, au rez-supérieur et au 1^{er} étage; les autres dépassements significatifs, oscillant entre 4 et 6 dB(A), étaient également situés sur cette même façade. Sur les autres devantures, sur lesquelles donnaient les chambres (chambres à coucher, bureaux), les dépassements calculés variaient en revanche entre 1 et 3 dB(A). Le Tribunal fédéral a observé, avec la cour cantonale, que les mesures de protection contre le bruit ordonnées par la DGE, ainsi que la configuration des locaux, conduisaient à une limitation des nuisances, assurant des dépassements mesurés, pour des logements situés en zone urbaine à densifier. Ces mesures permettaient en particulier de limiter les immissions à l'emplacement des pièces les plus sensibles, à savoir les chambres à coucher, prévues en façade Est et Ouest. A la hauteur des chambres, les dépassements de VLI n'intervenaient que de nuit et au niveau des fenêtres non ouvrantes (avec ouverture de nettoyage) mais étaient respectées, de jour comme de nuit, au niveau des fenêtres ouvrantes; aux fenêtres les plus exposées, la pose d'un survitrage permettait également l'observation des VLI, de sorte qu'il était possible de maintenir une fenêtre ouverte, sans subir les conséquences d'un dépassement des limites de bruit. Par ailleurs, de nuit, les dépassements les plus importants étaient concentrés sur la façade Sud, où il n'y avait pas de chambre à coucher. Même aux points les plus critiques, où les VLI étaient fortement dépassées (+ 6 dB(A)), le niveau de bruit (Lr de 61 dB(A)) était sensiblement inférieur aux valeurs d'alarme. Enfin, le Tribunal fédéral a jugé que les solutions préconisées pour le projet, notamment la condamnation de certaines fenêtres et la pose d'un survitrage, permettaient, en zone urbaine dense destinée à l'habitation et exposée au bruit, d'éviter la réalisation d'une devanture borgne au droit d'une artère routière fréquentée (cf. ATF 142 II 100 consid. 4.6 p. 110 s.). c) En l'espèce, il ressort de l'étude ***** que les VLI sont dépassées pour les quatre chambres à coucher du bâtiment C situées du côté Nord. Ces dépassements restent modestes puisqu'ils correspondent à 1 à 2 dB(A), de nuit. L'étude ***** propose la pose d'un écran de protection qui permet une ventilation naturelle protégée du bruit avec un gain d'au moins 3 dB(A), ce qui permet de respecter les valeurs limites. Pour ce qui est de l'application de l'art. 31 al. 1 let. a OPB, on peut constater que le déplacement des chambres à coucher sur le côté du bâtiment opposé au bruit n'est pas envisageable dès lors que cela impliquerait que les pièces de séjour (salons notamment) soient placées du côté Nord, du côté des voies CFF. Compte tenu du faible dépassement et de l'écran de protection qu'il est prévu de poser, il n'existe manifestement pas de mesures de construction ou aménagement au sens de l'art. 31 al. 1 let. b OPB proportionnées qui permettraient de respecter les valeurs limites. Seuls pourrait entrer en considération la réalisation d'une paroi antibruit ou l'éloignement du bâtiment C des voies CFF, solutions qui seraient clairement disproportionnées compte tenu du peu d'importance du dépassement des VLI. Un éloignement du bâtiment apparaît au demeurant irréaliste dès lors que ce n'est pas un éloignement de quelques mètres qui diminuerait significativement les immissions et permettrait d'atteindre les valeurs requises. Pour le surplus, pourrait être envisagée une réduction de l'étage d'attique avec une réorganisation et une diminution du nombre de pièces. Une telle réduction du projet apparaît toutefois également disproportionnée compte tenu du faible dépassement des valeurs limites et du fait que celles-ci seront respectées avec

la mesure d'isolation acoustique qui est prévue au niveau des fenêtres donnant sur les voies CFF. Pour ce qui est de l'art. 31 al. 2 OPB, on peut admettre que l'édification des bâtiments litigieux présente un "intérêt prépondérant" au sens de cette disposition dès lors que le projet est prévu dans le périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges dans un quartier déjà largement voué à l'habitation. On peut également tenir compte du fait que la pose d'un survitrage permettra de respecter les VLI, de sorte qu'il sera possible de maintenir une fenêtre ouverte, sans subir les conséquences d'un dépassement des limites de bruit, élément qui, on l'a vu, doit être pris en considération dans le cadre de la pesée des intérêts commandée par l'art. 31 al. 2 OPB. Partant, les conditions fixées à l'art. 31 al. 2 OPB sont remplies et l'assentiment délivré par la DGE peut être confirmé. 9. Les recourants invoquent une violation de l'art. 18 m de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101). Ils font valoir que les CFF ont donné leur accord sans avoir eu connaissance des plans définitifs du projet ni des oppositions déposées durant l'enquête, en violation de l'art 113 LATC. Ils relèvent également que les CFF ont posé un certain nombre de conditions, qui ne sont pas reprises dans le permis de construire. a) L'art. 18m LCdF dispose ce qui suit: " 1 L'établissement et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation ferroviaire (installations annexes) sont régis par le droit cantonal. Ils ne peuvent être autorisés qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire si l'installation annexe: a. affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contiguë; b. risque de compromettre la sécurité de l'exploitation. 2 Avant d'autoriser une installation annexe, l'autorité cantonale consulte l'OFT: a. à la demande d'une des parties, lorsqu'aucun accord entre le maître de l'ouvrage et l'entreprise ferroviaire n'a été trouvé; b. lorsque l'installation annexe peut empêcher ou rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure de l'installation ferroviaire; c. lorsque le terrain à bâtir est compris dans une zone réservée ou touché par un alignement déterminé par la législation ferroviaire. 3 L'OFT est habilité à user de toutes les voies de recours prévues par les droits fédéral et cantonal contre les décisions rendues par les autorités cantonales en application de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution. " b) La disposition qui précède a remplacé l'ancien art. 18a LCdF lors de la révision de la loi sur les chemins de fer, adoptée le 18 juin 1999. L'ancienne disposition réglementait la procédure applicable aux constructions et installations étrangères à l'exploitation ferroviaire mettant en cause des intérêts ferroviaires en les soumettant à l'approbation de l'autorité de surveillance. Dans tous les cas où dite autorité ne pouvait exclure que la réalisation du projet puisse affecter la sécurité de l'exploitation ou le développement futur des installations, l'approbation devait être refusée (Message concernant la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer du 1 er décembre 1980, FF 1980 I 357). Le champ d'application très vaste de l'ancien art. 18a LCdF imposait l'examen, par l'Office fédéral des transports (ci-après: OFT), de tout projet touchant des installations ferroviaires, même des projets qui à l'évidence ne nuisaient pas aux intérêts des chemins de fer. Il en résultait un surcroît de travail pour l'autorité d'approbation des plans et de lourdes charges aux bénéficiaires des autorisations ainsi que des retards importants dans la procédure cantonale d'octroi du permis de construire. Pour remédier à ces inconvénients, il a été proposé de ne plus soumettre ces installations à l'approbation de l'OFT, mais au seul accord préalable de l'entreprise de chemins de fer concernée. En conséquence, l'OFT n'est dorénavant consulté plus que dans les trois hypothèses mentionnées à l'art. 18m al. 2 LCdF. Dans les autres cas, les installations annexes sont soumises au seul accord préalable de l'entreprise de chemins de fer en cause. En contrepartie toutefois, l'OFT bénéficie depuis lors du droit de recours de

l'art. 18m al. 3 LCdF, afin de garantir l'application uniforme du droit fédéral (cf. TF 1A.264/2006 du 30 mai 2007 consid. 6.2; CDAP AC.2020.0226 du 26 mai 2021 consid. 2; AC.2012.0175 du 28 juillet 2016 consid. 3b; AC.2012.0175 du 28 juillet 2016 consid. 3b; Message relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans du 25 février 1998, FF 1998 p. 2267). Il s'ensuit que l'art. 18m LCdF impose une obligation de procédure spéciale aux municipalités et aux constructeurs dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire prévue par le droit cantonal, en ce sens que le permis de construire ne peut être délivré qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire concernée (cf. CDAP AC.2020.0226 précité consid. 2; AC.2012.0175 précité consid. 3b). c) En l'espèce, on constate que les CFF ont donné l'accord requis par l'art. 18m LCdF et tout indique qu'ils l'ont fait en étant suffisamment informés des impacts du projet en ce qui concerne la sécurité de l'exploitation, ceci quand bien même ils n'auraient pas eu connaissance des plans définitifs du projet et des oppositions déposées durant l'enquête. Pour le surplus, il appartiendra à la constructrice de respecter les conditions fixées dans l'accord précité, notamment celle consistant à transmettre aux CFF huit semaines avant le début des travaux le plan de terrassement définitif avec coupes explicatives, étapes des travaux et emprises provisoires. d) Vu ce qui précède, le grief relatif au respect de l'art. 18m LCdF doit également être écarté. Compte tenu du droit de recours accordé à l'OFT en vertu de l'art. 18m al. 3 LCdF, un exemplaire du présent arrêt sera notifié au dit office.

10. Il résulte des considérants que, pour l'essentiel, les décisions attaquées doivent être confirmées. Le permis de construire est modifié en ce sens que l'angle de la terrasse de l'étage du bâtiment A doit être réalisé de manière à ce qu'il respecte la ligne d'anticipation de 1,80 m sur les espaces de non bâtir. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont principalement mis à la charge des recourants et très partiellement à la charge de la constructrice (art. 49 al. 1 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]). Les recourants verseront en outre des dépens, légèrement réduits, à la constructrice, qui a procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel (art. 55 al. 1 LPA-VD).

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