

# VD\_OMNI AC.2024.0116 vom 24. Juli 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-07-24, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2024.0116](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2024.0116)

FR: VD\_OMNI AC.2024.0116 du 24 juillet 2025

IT: VD\_OMNI AC.2024.0116 del 24 luglio 2025

## Regeste

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_/Municipalité de Belmont-sur-Yverdon, Direction générale de l'environnement DGE-DIREV, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR, C. \_\_\_\_\_ | Recours d'opposants contre l'octroi du permis de construire un bâtiment de 8 appartements avec parking souterrain. La route communale menant à la parcelle est apte à absorber le trafic supplémentaire induit par le projet. Toutefois, la constructrice n'a pas établi que les conditions de visibilité étaient respectées au sortir de la rampe du garage souterrain, des places de parc réduisant l'angle de vue. Peu importe que le nouveau plan, produit en cours de procédure, prévoit le déplacement desdites places; en effet, cette modification impliquerait également le déplacement d'un candélabre situé sur le domaine public, soumis à autorisation et enquête publique (c. 2). Le projet ne respecte pas la disposition communale selon laquelle "l'orientation des faîtes doit être semblable à celle du plus grand nombre de toits voisins", dès lors que le bâtiment comporte deux faîtes perpendiculaires similaires et que la toiture coiffe quatre façades pignons, ce qui ne donne pas d'orientation principale nette au bâtiment (c. 4a). Enfin, il n'est pas établi que la largeur hors tout des châssis rampants respecte le maximum de 1 m imposé par le règlement (c. 4b). Recours admis.

## Erwägungen

### E. 1

Déposé en temps utile (art. 95 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]), par des voisins directs dont il n'est pas contestable qu'ils ont la qualité pour recourir au sens de l'art. 75 let. a LPA-VD, le recours remplit en outre les conditions formelles posées par la loi (art. 79 al. 1 applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

### E. 2

let. b LAT n'imposent 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. Par ailleurs, la sécurité des usagers doit être garantie sur toute sa longueur, la visibilité et les possibilités de croisement doivent être suffisantes et l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie doit être assuré (ATF 121 I 65 consid. 3a; TF 1C\_619/2023 du 27 février 2025 consid. 4.1, et les références). Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation. Elles peuvent se fonder sur les normes édictées en la matière par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Lorsqu'elles appliquent ces normes, en soi non contraignantes, elles le font en tenant compte des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont

celui de la proportionnalité (TF 1C\_619/2023 précité consid. 4.1). bb) Selon l'art. 3 al. 4 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01) , la municipalité administre les routes communales et les tronçons de routes cantonales en traversée de localité délimités par le département, après consultation des communes, sous réserve des mesures que peut prendre le département pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic. Aux termes de l'art. 32 LRou, l'aménagement d'un accès privé aux routes communales est soumis à autorisation de la municipalité (al. 1). L'autorisation n'est donnée que si l'accès est indispensable pour les besoins du fonds, s'il correspond à l'usage commun de la route, en particulier s'il n'en résulte pas d'inconvénient pour la fluidité ou la sécurité du trafic, et si l'accès envisagé s'intègre à l'aménagement du territoire et à l'environnement (al. 2). A teneur de l'art. 39 al. 1 LRou, des aménagements extérieurs tels que mur, clôture, haie ou plantation de nature à nuire à la sécurité du trafic, notamment par une diminution de la visibilité, ne peuvent être créés sans autorisation sur les fonds riverains de la route (v. aussi l'art. 8 al. 1 du règlement d'application de la LRou du 19 janvier 1994 [RLRou; BLV 725.01.1], qui prévoit que les ouvrages, plantations, cultures ou aménagements extérieurs importants ne doivent pas diminuer la visibilité ni gêner la circulation et l'entretien ni compromettre la réalisation des corrections prévues de la route). cc) La norme VSS 40 050 s'applique aux " accès riverains ", ce par quoi on entend le raccordement destiné à l'usage de véhicules routiers (entrées et sorties privées) entre une route publique prioritaire et un bien-fonds générant un trafic de faible intensité (ch. 1). Cette norme prévoit qu'un accès riverain est assimilé à un carrefour quant aux exigences de la sécurité routière, particulièrement en ce qui concerne les distances de visibilité, et qu'il faut éviter d'établir des accès riverains partout où les distances minimales de visibilité selon la norme VSS 40 273a ne peuvent être garanties (ch. 5). La norme VSS 40 273a, intitulée " Carrefours, Conditions de visibilité dans les carrefours à niveau ", définit les distances de visibilité aux carrefours nécessaires en fonction de la vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires. Pour un carrefour sans trottoir - comme en l'espèce -, cette distance est de 20 à 35 m pour une vitesse d'approche de 30 km/h, de 35 à 50 m pour une vitesse d'approche de 40 km/h et de 50 à 70 m pour une vitesse d'approche de 50 km/h (ch. 12.1, tableau n° 1). Le ch. 11 de cette norme recommande pour les véhicules automobiles et les deux-roues légers une distance d'observation de 3 m en localité, distance qui ne devrait pas être inférieure à 2,5 m. b) aa) En l'espèce, le chemin des Vergers, dont le tracé est rectiligne et plat, n'est en principe emprunté que par un trafic riverain, limité étant donné qu'il dessert une dizaine d'habitations dans le quartier. L'augmentation de trafic que pourrait générer la nouvelle construction comportant huit habitations reste tolérable dans cette configuration. A première vue, l'accès au projet litigieux n'apparaît donc pas problématique. bb) Concernant la rampe d'accès au garage souterrain, il ressortait des plans d'octobre et novembre 2023 mis à l'enquête publique que des places pour motos et deux places de parc étaient positionnées, perpendiculairement, en bordure du domaine public, à proximité immédiate de la sortie de la rampe. Dans la synthèse CAMAC du 27 février 2024, la DGMR avait relevé que ces places masqueraient la visibilité et qu'elles devraient en principe être déplacées. Un plan du 11 mars 2024 a ensuite été produit. Il en ressort que le conducteur d'un véhicule automobile sortant de la rampe bénéficie d'une distance de visibilité de 20 m sur la droite (côté sud-ouest) sur le chemin des Vergers. La municipalité a délivré le permis de construire sur cette base, en retenant que le projet offrait des conditions de sécurité suffisantes pour les usagers de la route. Dans sa réponse du 10 juin 2024, la DGMR a exposé qu'une distance de visibilité de 35 à 40 m, pour une vitesse de circulation estimée inférieure à 50 km/h sur le

tronçon concerné, semblerait plus adaptée. Elle a de nouveau mis en cause les places de stationnement extérieures prévues au bord de la chaussée, suggérant que ces dernières soient ripées en direction du sud-ouest sur une distance de 1,50 à 2 m afin de respecter le triangle de visibilité. Suite à ces remarques, en cours de procédure de recours, la constructrice a modifié la disposition des places de parc selon un nouveau plan du 20 août 2024, en les aménageant l'une derrière l'autre au sud-ouest de la parcelle le long de la limite avec la route communale (les places pour motos étant supprimées). Le triangle de visibilité figurant sur ce plan atteste d'une distance de visibilité de 35 m à droite, du côté sud-ouest de l'accès. Comme l'indique la DGMR dans ses déterminations du 20 novembre 2024, la distance de visibilité à droite de la sortie paraît ainsi conforme à la norme VSS 40 273a, qui prescrit 20 à 35 m pour une vitesse d'approche de 30 km/h et 35 à 50 m pour une vitesse d'approche de 40 km/h. Dans leur mémoire complémentaire, les recourants ont cependant mis en évidence qu'un candélabre est situé le long de la limite de la parcelle 639, à environ 7 m de l'angle sud, sur le domaine public communal (cf. pièce 8 du bordereau II déposé le 23 octobre 2024). L'emplacement de ce candélabre, qui n'est pas dessiné sur les plans d'enquête ni sur les plans déposés par la suite, coïncide avec la nouvelle emprise des places de stationnement. Il doit donc être déplacé pour pouvoir modifier l'emplacement des places de parc. Les dispositifs d'éclairage public sont des installations accessoires nécessaires à l'entretien ou l'exploitation de la route au sens de l'art. 2 al. 1 LRou (CDAP AC.2017.0209, AC.2016.0191 du 10 décembre 2020 consid. 3c/aa; AC.2009.0003 du 2 novembre 2009 consid. 2a). Ils entrent donc dans le champ d'application de cette loi. Selon l'art. 13 LRou, les projets de construction de route sont mis à l'enquête publique (al. 1). Cette enquête publique se déroule selon deux types de procédures distinctes. Sur le principe, les projets de construction de route sont soumis à une procédure dite de " plans routiers communaux " (art. 13 al.

### **E. 3**

Les recourants critiquent l'orientation des faîtes, dans la mesure où l'arête principale du toit, de 21 m, serait perpendiculaire à l'orientation usuelle dans le quartier. Ils font aussi valoir que la forme des ouvertures en toiture (plus larges que hautes) n'est pas réglementaire. a) L'orientation des toitures est régie par l'art. 45 RPGA, ainsi libellé: " Art. 45 Orientation des toitures L'orientation des faîtes doit être semblable à celle du plus grand nombre de toits voisins. La Municipalité, pour des raisons esthétiques, peut imposer une pente de toit ou une orientation des faîtes. Elle peut autoriser une orientation différente pour les dépendances hors terre de peu d'importance. " D'après le guichet cartographique cantonal ([www.geo.vd.ch](http://www.geo.vd.ch)) ainsi que le lot de photographies aériennes produit par les recourants (cf. pièce n° 13 du bordereau I déposé le 30 avril 2024), les faîtes principaux des bâtiments du quartier sont orientés du nord-est au sud-ouest. En l'occurrence, il ressort des plans que le bâtiment prévu comporte certes un faîte orienté du nord-est au sud-ouest, dit faîte principal par la constructrice, d'une longueur de 17,60 m pour une cote d'altitude de 10,95 m (cf. coupe A-A, coupe B-B), conforme à l'orientation des toitures du quartier. Toutefois, le bâtiment projeté présente un second faîte, perpendiculaire au premier, à savoir orienté du nord-ouest au sud-est. Ce second faîte compte une longueur de 21 m - i.e. supérieure de 3,4 m au premier faîte - pour une cote plus basse d'environ 30 cm. Autrement dit, l'un des deux faîtes est un peu plus long, mais très légèrement plus bas que l'autre, de sorte qu'aucun des deux ne peut être perçu comme faîte principal. En outre, la toiture ne coiffe aucune façade gouttereau mais quatre façades pignons, ce qui ne donne pas une orientation principale nette au bâtiment, contrairement aux immeubles alentours. Il s'ensuit que le projet ne respecte pas

l'orientation des toitures dans le quartier, en violation de l'art. 45 RPGA. b) S'agissant des lucarnes, selon la jurisprudence, à moins que le règlement communal n'en dispose autrement, il faut tenir compte dans le calcul des dimensions des lucarnes non seulement de la dimension de la fenêtre, mais aussi des dimensions extérieures de l'élément de construction dans laquelle elle s'insère. Il s'agit ainsi, pour calculer les dimensions d'une lucarne, de prendre en considération la face latérale verticale (AC.2014.0275 du 11 février 2015 consid. 5a; AC.2014.0055 du 24 novembre 2015 consid. 10c; cf. RDAF 1978 p. 123). A Belmont-sur-Yverdon, l'art. 47 al. 5 RPGA va dans le sens de la jurisprudence, dès lors qu'il prévoit que " les châssis rampants non faîtières (velux ou verrière) doivent être plus hauts que larges et leur largeur hors tout ne doit pas excéder 1,00 mètre. En l'occurrence, il n'est pas établi que les ouvertures en toiture prévues respectent systématiquement cette disposition. On relève, entre autres éléments, que les deux lucarnes projetées sur les pans sud-ouest (cf. plans de la façade sud-ouest) portent expressément une cote de largeur de 150 cm, à savoir bien supérieure à la largeur maximale hors tout précitée, de 100 cm. c) Pour ces motifs également, le recours doit être admis.

#### **E. 4**

Vu le sort du recours, il n'est pas nécessaire d'examiner les autres griefs soulevés par les recourants.

#### **E. 5**

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis et la décision attaquée annulée. Les frais et les dépens sont mis à la charge de la partie qui succombe (art. 49 al. 1 et 55 al. 2 LPA-VD ). De jurisprudence constante, lorsque la procédure met en présence, outre le recourant et l'autorité intimée, une ou plusieurs parties dont les intérêts sont opposés à ceux du recourant, comme en l'occurrence la constructrice, c'est en principe à cette partie adverse déboutée, à l'exclusion de la collectivité publique dont la décision est annulée ou modifiée, de supporter les frais et les dépens (CDAP 2024.0093 du 20 mars 205 consid. 8; AC.2023.0443 du 12 décembre 2024 consid.

#### **E. 6**

). En l'espèce, compte tenu du sort du recours, l'émolument de justice sera mis à la charge de la constructrice qui succombe. Celle-ci assumera également des dépens en faveur des recourants, qui ont procédé avec l'assistance d'un mandataire professionnel .

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