

BGer 1C_546/2021 vom 8. September 2023

Bundesgericht, 2023-09-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_546_2021

FR: TF 1C_546/2021 du 8 septembre 2023

IT: TF 1C_546/2021 del 8 settembre 2023

Erwägungen

E. 1

Dirigé contre un arrêt final (art. 90 LTF) pris en dernière instance cantonale (art. 86 al. 1 let . d LTF) dans le domaine du droit public de l'aménagement du territoire (art. 82 let. a LTF), le recours est en principe recevable comme recours en matière de droit public selon les art. 82 ss LTF , aucune des exceptions prévues à l' art. 83 LTF n'étant réalisée. Les recourants ont pris part à la procédure devant l'instance précédente. En tant que copropriétaires ou habitants de parcelles directement voisines du plan de quartier litigieux, ils sont particulièrement touchés par l'arrêt attaqué et peuvent ainsi se prévaloir d'un intérêt personnel et digne de protection à l'annulation de l'arrêt attaqué. Ils bénéficient dès lors de la qualité pour recourir au sens de l' art. 89 al. 1 LTF .

Les autres conditions de recevabilité sont au surplus réunies, si bien qu'il convient d'entrer en matière.

E. 2

Invoquant leur droit d'être entendus, les recourants reprochent à la cour cantonale d'avoir rejeté des réquisitions de preuves portant selon eux sur des faits pertinents. Ils réclamaient une nouvelle expertise portant sur le trafic et le bruit, dès lors que les rapports Transitec et Ecoscan de 2013 se fondaient sur des données anciennes et ne tenaient pas compte de l'accroissement du trafic en raison du développement des secteurs voisins. Le rapport Transitec de 2020 produit par la constructrice afin de répondre aux objections soulevées dans le rapport Team+ des recourants, n'aurait pas été validé par les autorités de planification et n'aurait donc pas une force probante supérieure à celle d'une expertise privée. Compte tenu des contradictions mises en évidence par les recourants, du fait que le rapport Team+ était plus fiable sur la question du trafic journalier moyen et du principe de précaution, la cour cantonale devait ordonner une sur-expertise.

Les recourants demandaient aussi une expertise agro-pédologique afin de démontrer que les terrains avaient la qualité de SDA, dans la perspective d'un contrôle incident du PGA.

E. 2.1

Le droit d'être entendu garanti par l' art. 29 al. 2 Cst. comprend notamment le droit pour les parties de produire des preuves pertinentes et d'obtenir qu'il soit donné suite à leurs offres de preuve lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 135 II 286 consid. 5.1). L'autorité peut cependant renoncer à procéder à des mesures d'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 145 I 167 consid. 4.1).

E. 2.2

S'agissant des questions de trafic et de bruit, la cour cantonale a relevé que le dossier contenait les nombreux rapports, notices et expertises sur lesquels se fondait le rapport selon l' art. 47 OAT (RS 700.1). Les recourants avaient produit en cours de procédure le rapport Team+, le département avait produit les données de charges de trafic journalières de 2014, et la constructrice avait versé au dossier les rapports complémentaires Transitec et Ecoscan 2020. Il ressort de l'arrêt attaqué que la cour cantonale, tout en relevant que le rapport Transitec de 2013 (confirmé, contrairement à ce que prétendent les recourants, en grande partie par celui de 2020) avait été avalisée par les services cantonaux, a examiné, sur la base de l'ensemble du dossier (notamment le comptage de 2014), la valeur des deux rapports de 2020, sans accorder a priori de valeur probante supérieure à celui de la constructrice et en répondant aux objections soulevées dans le rapport Team+. Elle pouvait ainsi s'estimer suffisamment renseignée pour statuer en connaissance de cause et rejeter - pour autant qu'elle ait été formulée de manière suffisamment claire - l'offre de preuve portant sur une expertise supplémentaire.

E. 2.3

La réalisation d'une expertise agro-pédologique a également été refusée au motif que même si les terrains en cause constituaient des SDA, cela ne conduirait pas à l'admission des griefs soulevés à cet égard (nature constructible de la zone de base et contrôle préjudiciel du PGA); s'agissant du contrôle préjudiciel, la cour cantonale a considéré principalement que le périmètre en cause, qui était déjà en zone à bâtir, se trouvait à l'intérieur du PALM et n'était donc pas concerné par l'obligation de réduire la zone à bâtir communale. Comme on le verra (consid. 3 et 7), ces considérations suffisent à justifier un refus du contrôle préjudiciel; elles rendent par ailleurs sans objet l'argumentation des recourants fondée sur l' art. 30 al. 1bis OAT , de sorte que la mesure d'instruction sollicitée apparaît effectivement sans pertinence.

Les griefs d'ordre formel doivent par conséquent être écartés.

E. 3

Reprenant leur grief principal, les recourants considèrent que les trois parcelles concernées n'appartenaient pas à la zone à bâtir selon le plan des zones de 1985, puis le PGA de 2005, mais à une zone intermédiaire selon l'art. 51 de la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions dans sa version en vigueur jusqu'au 31 août 2018 (aLATC), respectivement à une zone d'affectation différée au sens de l' art. 18 al. 2 LAT (RS 700). La planification de référence serait celle de 1985 car la révision de 2005 n'a fait que reprendre la précédente, sans réévaluation. Or, la zone de plan spéciaux à légaliser devrait en l'occurrence être assimilée à une zone non constructible dans la mesure où les prescriptions applicables ne seraient pas contraignantes (aucune d'entre elles n'aurait d'ailleurs été respectée dans le PQ). En outre, l'ensemble du territoire communal aurait été planifié au moyen de périmètres à développer par plan de quartier, ce qui ne serait pas conforme aux exigences de nécessité pour les 15 prochaines années et de disponibilité des terrains (cf. art. 15 LAT). Le rapport selon l' art. 47 OAT à l'appui de la révision du PGA de 2005 admet que ces zones constituent la principale réserve de surfaces potentiellement constructibles. Deux de ces secteurs seraient d'ailleurs destinés à passer en zone réservée.

E. 3.1

La notion de zone à occuper par plan de quartier (en l'occurrence "zone de plans spéciaux"), soit une zone qui ne devient constructible qu'au moment de l'adoption d'un plan détaillé, ne correspond à aucune des zones instituées par la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions, dans sa teneur en vigueur depuis le 1er septembre 2018 (LATC, RS/VD 700.11). Les périmètres qui sont ainsi désignés par les plans généraux d'affectation doivent être assimilés à un type de zone existant. Cette opération peut conduire à traiter a posteriori une telle zone comme zone intermédiaire ou comme zone à bâtir (MARC-OLIVIER BESSE, *Le régime des plans d'affectation*, thèse 2010, p. 104 s.). Selon l'art. 18 LAT, le droit cantonal peut prévoir d'autres zones d'affectation et régler les cas des territoires non affectés et de ceux dont l'affectation est différée. Le législateur vaudois avait fait usage de cette possibilité en édictant l'ancien art. 51 aLATC, dans sa version en vigueur jusqu'au 31 août 2018. Cette disposition, abandonnée depuis lors, définissait la zone intermédiaire, laquelle comprend les terrains dont la destination sera définie ultérieurement par des plans d'affectation ou de quartier (al. 1). Il ne s'agit pas d'une zone à bâtir, mais d'une zone "dont l'affectation est différée" (cf. ATF 123 I 175 consid. 3b/cc; 112 Ia 155 consid. 2f). Si le développement urbain n'est pas encore clairement perceptible et que les modalités pratiques du classement de certains terrains contigus à une zone constructible sont encore incertaines, ceux-ci peuvent être rangés dans un territoire sans affectation spéciale, avec une fonction de réserve pour les 20 à 25 ans à venir (ATF 121 I 245 consid. 8c/aa). En revanche, lorsqu'un terrain remplit toutes les conditions d'un classement en zone à bâtir au sens de l'art. 15 LAT, il convient de l'affecter directement à la zone à bâtir (arrêts 1C_222/2019 du 4 septembre 2020 consid. 3.1; 1C_550/2016 du 15 janvier 2018 consid. 3.2.1; 1C_863/2013 du 10 juillet 2014 consid. 2.2; BESSE, *op. cit.*, p. 105 i.f).

E. 3.2

Les recourants ne sauraient être suivis lorsqu'ils prétendent que la planification de 2005 n'aurait rien changé à celle de 1985. Il s'agit en effet d'une révision totale faisant suite à l'adoption en 2000 du plan directeur communal. Selon le rapport 47 OAT à l'appui de cette révision, 90% du territoire communal constructible était alors constitué de zones de plans spéciaux. Une grande part de ces terrains avait fait entretemps l'objet d'un plan de quartier ou d'un plan d'affectation et constituait dès lors de la zone à bâtir ordinaire, de sorte que la zone de plans spéciaux n'occupait plus, dans la planification de 2005, qu'une part réduite du territoire. Comme le relève le DITS, le PGA de 2005 a fait l'objet d'un examen préalable au cours duquel l'autorité cantonale a contrôlé la légalité du nouveau régime et a considéré que la zone en question était correctement dimensionnée en tant que zone à bâtir. En particulier, le secteur "Les Planches" est désigné dans le rapport selon l'art. 47 OAT de 2003 comme l'un des secteurs à développer par planification spéciale, avec une volonté d'urbanisation figurant comme l'un des buts de la révision (ch. 3.1 et 4.3). L'on ne saurait donc affirmer que la révision de 2005 aurait laissé indécis le caractère constructible de ce type de zone. Le RPGA précise encore, aux art. 55 ss, l'affectation des constructions (principalement l'habitation, les activités de services non gênantes étant tolérées, art. 53), le CUS, le nombre d'étages et la distance des bâtiments avec la limite du secteur (art. 54-56) et la distance par rapport au domaine public (art. 57). Il apparaît encore que les zones de plans spéciaux se trouvent, à l'instar de celle des Planches, dans un milieu déjà largement construit - et compris dans le PALM - et correspondent de ce point de vue également aux exigences de l'art. 15 LAT. Ainsi, en dépit des expressions ambiguës que l'on retrouve en quelques endroits du même rapport ("parties restant à légaliser", "réserve de surfaces potentiellement constructibles"), la zone de plans spéciaux de 2005 doit être considérée comme zone à bâtir,

comme cela a déjà été retenu par le Tribunal fédéral dans son arrêt 1C_222/2019 du 4 septembre 2020 (consid. 3) concernant le plan de quartier "La Possession/Bois de Bans" de la même commune. Le fait qu'une mise en zone réservée a été récemment décidée pour certains de ces secteurs (mais pas le secteur "Les Planches-Montblesson") ne permet pas non plus de remettre en cause cette appréciation; au contraire, la mise en zone réservée présuppose que les terrains concernés ont un caractère constructible reconnu.

C'est dès lors à juste titre que la cour cantonale a confirmé le caractère constructible de la zone en vertu du PGA de 2005. Le grief doit être écarté.

E. 4

Les recourants invoquent les art. 15 al. 3 LAT et 30 al. 1bis OAT, considérant que le canton ne dispose plus de suffisamment de SDA et que sa marge de manoeuvre serait sur ce point pratiquement inexistante; il serait très vraisemblable que les terrains en cause aient la qualité de SDA, ce que des investigations pédologiques auraient permis d'établir; une compensation - ou à tout le moins une justification de l'empiétement - aurait en outre été nécessaire.

Les recourants partent toutefois de la prémisse, erronée comme on l'a vu, que l'adoption du PQ équivaldrait à un nouveau classement en zone à bâtir. Dans la mesure où tel n'est pas le cas, l'art. 15 al. 3 LAT (maintien des SDA lors de la définition de la zone à bâtir) et 30 al. 1bis OAT (qui concerne également le classement en zone à bâtir) ne s'appliquent pas et le grief tombe à faux.

E. 5

Invoquant l'art. 19 LAT, les recourants estiment que l'augmentation de trafic induite par le projet provoquerait une saturation de la circulation sur les tronçons route de Montblesson/route de la Croix Blanche et chemin du Pré d'Yverdon/chemin du Raidillon. Selon l'expertise Team+, le carrefour Montblesson/Pré d'Yverdon, dont le taux de capacité à l'heure de pointe est de 79%, atteindrait en 2030 104% sans réalisation du PQ et 126% avec sa réalisation, ce constat de surcharge valant également pour le carrefour des Croisettes. La cour cantonale ne pouvait écarter cette expertise en se fondant sur sa nature privée, dès lors que le rapport de 2013 - dont le caractère insuffisant a été reconnu - serait le seul à avoir été validé par les autorités et que son complément de 2020 aurait dû lui aussi être considéré comme une expertise privée. En particulier, les recourants soutiennent que sur la base des chiffres réels fournis par le canton, la valeur du trafic journalier moyen (TJM) par rapport au trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) représentait 10,2% et non 12% comme le retient le rapport Transitec. Il en résulterait un écart de 17,4 à 18,4% de l'évaluation du TJM.

E. 5.1

En vertu de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi de 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. Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un bien-fonds ne peut dès lors être considéré comme équipé, si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage. Lorsqu'un plan d'affectation est à ce point précis qu'il permet d'appréhender les

problèmes de trafic, il est conforme au principe de la coordination (cf. art. 25a LAT) que la question de l'équipement soit résolue au stade de l'adoption du plan d'affectation et non au stade ultérieur de l'autorisation de construire (cf. arrêt 1C_274/2019 du 28 septembre 2020 consid. 5.1 et les arrêts cités).

E. 5.2

Le rapport 47 OAT se fonde sur le rapport Transitec de 2013. Toutefois, lors de la procédure devant la CDAP, les recourants ont produit le rapport Team+; celui-ci préconise en substance d'actualiser les données de trafic (le rapport de 2013 reposant sur des données de 2007 à 2013), d'identifier les autres projets urbanistiques prévus d'ici à 2030, de définir un état de référence et un état futur et de vérifier le fonctionnement du réseau routier. Le volume du trafic à fin août 2020 n'était pas représentatif, compte tenu notamment de la situation sanitaire (pandémie). Ainsi, le trafic actuel a été déterminé sur la base de comptages déjà effectués antérieurement, échelonnés sur les dix dernières années et permettant d'obtenir les taux de croissance annuels moyens (TCAM) pour les divers axes. Ces taux ont ensuite été appliqués aux TJM de 2013. S'agissant du trafic à l'heure de pointe du soir, le rapport Team+ se fonde sur des relevés effectués le 3 septembre 2020 entre 17 et 18 h aux carrefours Croix Blanche/ Montblesson et Montblesson/Pré d'Yverdon/Eglise, qui ont confirmé la représentativité des relevés de 2013, l'état actuel ayant été calculé selon une croissance linéaire du trafic; le carrefour des Croisettes présentait une saturation (109% du taux de capacité utilisée - TCU), alors que le trafic sur les autres carrefours présentait une certaine stabilité. L'état de référence pour l'année 2030 tient compte des projets urbanistiques planifiés ainsi que de la croissance de la circulation au niveau régional, avec diverses hypothèses sur le nombre de déplacements et la part de déplacements motorisés. Le TCU à l'heure de pointe du soir est estimé à 138% pour le carrefour des Croisettes et 104% au carrefour Montblesson/Pré d'Yverdon/Eglise. S'agissant de l'état futur (soit l'état de référence 2030 avec le projet de PQ litigieux), le trafic à l'heure de pointe du soir reste pratiquement inchangé, à l'exception notamment du carrefour Montblesson/Pré d'Yverdon/Eglise pour lequel le TCU passe de 104% à 126%, soit un doublement de la file d'attente sur le chemin du Pré d'Yverdon.

Dans son complément de 2020, l'auteur du rapport Transitec a répondu aux critiques formulées dans le rapport Team+ et a complété son rapport par une mise à jour de la situation actuelle et un établissement de l'état de référence 2030 sans et avec projet, soit selon la même méthodologie que le rapport Team+. Il relève toutefois que les charges de trafic estimées pour 2020 sont relativement semblables à celles de 2013, aucun développement important n'ayant été observé mis à part le plan d'affectation cantonal (PAC) Vennes au sud de la commune, dont la moitié a été réalisée mais qui n'occasionne qu'un faible accroissement du trafic sur les axes Croix-Blanche et Montblesson. Le taux de croissance appliqué dans le rapport Team+ (soit 1,5% par an) n'est observé nulle part dans l'agglomération lausannoise. S'agissant de l'état de référence 2030 sans le projet, le rapport Transitec 2020 tient compte des différents projets de développement et d'infrastructures dont la réalisation est considérée comme assurée, soit deux PQ situés au nord de la commune et qui seront sans influence sur le trafic sur la route de Montblesson. En outre, la zone à bâtir (actuellement surdimensionnée et faisant l'objet d'une zone réservée) devrait être partiellement réduite, et les possibilités de nouvelles constructions très limitées. La fin de la réalisation du PAC Vennes occasionnerait une augmentation de 100 véhicules/jour (véh./j.) sur les axes Croix-Blanche et Montblesson. Le rapport tient compte en outre de

l'aménagement d'un nouveau giratoire sur la route de Berne, censé permettre un report de 1400 véhicules de la Croix-Blanche sur la route de Berne; le trafic sur le chemin du Raidillon (transit important cherchant à éviter la route de Berne) devrait rester stable en raison de la modération de trafic prévue au niveau de la Croix-Blanche. Le rapport prévoit ainsi une augmentation très légère de la charge de trafic (+50 véh./j) sur la route de Montblesson, une diminution importante (-1300 à 1500) sur la route de la Croix-Blanche, une augmentation modérée (+2'400 à 4'300) sur la route de Berne et une stabilité sur l'axe Raidillon/Pré-d'Yverdon. Le trafic généré par le PQ est estimé à 650 déplacements/jour. Sur l'axe le plus impacté (route de Montblesson à l'est du croisement avec le chemin du Raidillon) une augmentation de trafic de 600 véh./j. (+25%) est prévue, soit au total 3'000 véh./j. S'agissant des carrefours à l'heure de pointe du soir, la capacité du carrefour Croix-Blanche/Montblesson restera inchangée à 85% et celle du carrefour Montblesson/Pré-d'Yverdon augmentera de 5% pour atteindre 80%.

E. 5.3

Contrairement à ce que soutiennent les recourants, la cour cantonale n'a pas donné une préférence de principe au second rapport Transitec, mais s'est livrée à un examen comparatif approfondi des deux rapports. L'état actuel (2020) du trafic (qui n'a pu être établi directement en raison des travaux dans le secteur et de la pandémie) est fondé sur une évaluation qui repose elle-même sur des hypothèses. Le rapport entre le trafic à l'heure de pointe du soir et le TJM (12 selon Transitec, 10,2% selon Team+) constitue, selon les déclarations de l'expert des recourants lors de l'inspection locale, une approximation déduite d'un comptage effectué sur une semaine en 2014; les chiffres de 10 ou 11% ne sont pas moins crédibles, de l'aveu même de l'expert. Le taux de croissance du trafic dès 2013 (+1,5% par an selon l'expert des recourants) a été clairement remis en cause par l'expert Transitec au motif, a priori pertinent et non contesté par les recourants, qu'un tel taux n'a été observé nulle part ailleurs dans l'ensemble de l'agglomération lausannoise. S'agissant de l'état futur sans projet, le rapport Transitec 2020 remet en doute les augmentations retenues par Team+ sur la route de Montblesson et l'axe chemin du Raidillon/Pré-d'Yverdon, en relevant qu'aucun projet de développement n'est possible à Montblesson et que l'impact de ceux prévus à Epalinges sera très faible, que le transit est appelé à diminuer sur l'axe Raidillon/Pré-d'Yverdon, et que l'augmentation de trafic sur la route de Berne (soit 25 à 30% selon le rapport Team+) est deux à trois fois plus importante que ce qui est attendu selon les études du PALM. Compte tenu de ces explications, on comprend les raisons pour lesquelles le second rapport Transitec se distancie des pronostics du rapport Team+.

Contrairement à ce que soutiennent les recourants, il ne se justifie pas de se rallier aux conclusions prétendument plus prudentes de ce dernier.

Le grief relatif à l'équipement doit par conséquent être rejeté.

E. 6

Les recourants invoquent ensuite les art. 9, 29 et 31 OPB (RS 814.41). Ils considèrent que les valeurs de planification devraient être respectées en présence d'une mise en zone à bâtir. Sur le vu de ce qui précède (cf. consid. 3), ce grief doit être écarté.

Subsidiairement, les recourants estiment qu'il y aurait des doutes sur le respect des valeurs limites d'immission (VLI), dans la mesure où la cour cantonale se serait fondée sur les valeurs de trafic de l'étude Transitec 2020 alors que le principe de précaution imposerait de choisir celles du rapport Team+. En outre, le rapport Ecoscan 2020 conclut à un

dépassement important des VLI de jour et de nuit sur la route de Montblesson. La construction la plus proche de la route serait touchée par ces immissions excessives, et l'absence de locaux à usage sensible de ce côté compromettrait les possibilités d'habitabilité. Des mesures préventives au sens de l' art. 12 al. 2 LPE (RS 814.01) auraient dû être prévues au stade de l'aménagement, l'évocation de vagues projets de mesures violant le principe de coordination (art. 25a LAT).

E. 6.1

L'argument fondé sur l' art. 29 OPB doit être écarté puisque cette disposition ne concerne que les nouvelles zones à bâtir, ce qui n'est pas le cas du PQ litigieux. Il en va de même de la contestation relative au niveau de trafic puisque, comme on l'a vu, la cour cantonale pouvait se fonder à juste titre sur les conclusions du rapport Transitec 2020.

E. 6.2

Selon l' art. 9 OPB , l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b). L' art. 31 al. 1 OPB prévoit que 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 la disposition des locaux à usage sensible au bruit sur le côté du bâtiment opposé au bruit (a) ou des mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment contre le bruit (b).

E. 6.3

Pour le degré de sensibilité II applicable en l'espèce, les VLI sont de 60 dB (A) pour le jour et 50 dB (A) pour la nuit (annexe 3 ch. 2 OPB). Sur la base des charges de trafic définies par le rapport Transitec 2020 considérées comme plausibles, comme cela est constaté ci-dessus, une augmentation de la charge sonore perceptible (+ 1dB (A)) est prévue sur un tronçon de la route de Montblesson. Comme le relève l'OFEV, le tableau y relatif (p. 3 du rapport Ecoscan 2020) concerne les niveaux d'émissions. En ce qui concerne les immissions, la modélisation acoustique fait apparaître que les niveaux sonores en façade des périmètres d'implantation prévus par le PQ présentent des niveaux sonores maximums de 59.2 dB (A) de jour et de 45.4 dB (A) de nuit. Les VLI sont ainsi respectées. S'agissant des habitations existantes, la plus proche se situe à 7,5 m de l'axe de la route (parcelle n° 227), mais la façade en front de route ne comporte pas d'ouverture donnant sur un local à utilisation sensible. Les recourants se contentent à ce propos d'affirmer que les possibilités d'habitabilité ultérieures seraient compromises, mais n'étaient nullement cette affirmation. Les autres habitations se trouvent à des distances plus importantes de la route et les VLI sont respectées de jour comme de nuit.

Dès lors, contrairement à ce que soutiennent les recourants, il apparaît, au stade de l'adoption du plan de quartier, que le respect des VLI peut être assuré, une étude plus détaillée ayant été recommandée par Ecoscan au stade de l'autorisation de construire. Le prononcé de mesures préventives selon l' art. 11 al. 2 LPE (dont les recourants ne précisent pas non plus la nature) ne s'impose pas à ce stade, et l'on ne discerne pas en quoi le principe de coordination (art. 25a LAT) serait violé.

E. 7

Dans un dernier grief (soulevé à titre très subsidiaire devant l'instance précédente), les recourants soutiennent que le PGA devrait faire l'objet d'un contrôle préjudiciel, d'une part en raison de l'affectation systématique en "zone de plans spéciaux" d'une grande partie du territoire communal non construit, d'autre part en raison de l'obligation de maintenir les SDA; ce second argument n'aurait pas été examiné par la cour cantonale.

E. 7.1

Selon la jurisprudence, le contrôle incident ou préjudiciel d'un plan d'affectation dans le cadre d'une procédure relative à un acte d'application est en principe exclu. Un tel contrôle est néanmoins admis, à titre exceptionnel, lorsque les conditions d'un réexamen des plans au sens notamment de l' art. 21 al. 2 LAT sont réunies (cf. ATF 144 II 41 consid. 5.1; arrêts 1C_190/2020 du 9 février 2021 consid. 2.2; 1C_244/2017 du 17 avril 2018 consid. 3.1.1). Aux termes de l' art. 21 al. 2 LAT , lorsque les circonstances se sont sensiblement modifiées, les plans d'affectation feront l'objet des adaptations nécessaires; une modification sensible des circonstances au sens de l' art. 21 al. 2 LAT peut être purement factuelle, mais également d'ordre juridique (cf. ATF 144 II 41 consid. 5.1 et les références citées). L' art. 21 al. 2 LAT prévoit un examen en deux étapes: la première déterminera si les circonstances se sont sensiblement modifiées au point de justifier un réexamen du plan; si le besoin s'en fait réellement sentir, il sera adapté, dans une deuxième étape (cf. ATF 144 II 41 consid. 5.1; arrêts 1C_190/2020 du 9 février 2021 consid. 2.2.1; 1C_244/2017 du 17 avril 2018 consid. 3.1.1). A chacune de ces deux étapes, il convient de procéder à une pesée d'intérêts tenant compte, d'une part, de la nécessité d'une certaine stabilité de la planification et, d'autre part, de l'intérêt d'une adaptation des plans aux changements intervenus.

La réduction de zones à bâtir surdimensionnées relève d'un intérêt public important susceptible d'avoir, sur le principe, le pas sur l'intérêt public à la stabilité des plans ainsi que sur les intérêts privés des propriétaires concernés (cf. ATF 144 II 41 consid. 5.2). La réalisation de cet objectif, expressément prévu par la nouvelle du 15 juin 2012 (art. 15 al. 2 LAT), entrée en vigueur le 1er mai 2014, ne saurait cependant constituer le seul critère pertinent pour déterminer la nécessité d'entrer en matière sur une demande de contrôle préjudiciel d'un plan d'affectation (cf. arrêts 1C_645/2020 du 21 octobre 2021 consid. 3.2; 1C_244/2017 du 17 avril 2018 consid. 3.1.2). Il faut que s'y ajoutent d'autres circonstances telles que la localisation de la parcelle par rapport à la zone à bâtir existante, son niveau d'équipement, la date d'entrée en vigueur du plan d'affectation et la mesure dans laquelle celui-ci a été concrétisé. Savoir ensuite si une adaptation du plan s'avère nécessaire relève d'une pesée complète des intérêts qui s'opère dans le cadre de la deuxième étape (cf. ATF 144 II 41 consid. 5.2).

E. 7.2

S'agissant du surdimensionnement - incontesté - de la zone à bâtir communale, la cour cantonale s'est principalement fondée sur le fait que le secteur concerné est compris dans le périmètre compact d'agglomération du PALM, que cet instrument est directement fondé sur la LAT (art. 1 al. 2 let . c) et le Plan directeur cantonal (PDCn), et que les mesures de développement prévues dans le PALM ne suffiraient pas à couvrir les besoins d'accueil prévisibles. Les recourants relèvent que l'intérêt public de densification poursuivi par le PALM devrait être mis en balance avec les autres intérêts tels que le maintien d'un cadre de vie de qualité et la protection de la typologie d'un village ou d'un quartier (cf. ATF 137 II 23

consid. 4.4). Les recourants, qui invoquent ce dernier arrêt, se gardent toutefois bien d'expliquer en quoi consisteraient concrètement les intérêts opposés au maintien en zone à bâtir du secteur en cause. Ils ne prétendent pas que le quartier de villas qui entoure le PQ présenterait des caractéristiques "tout à fait particulières" nécessitant une protection spéciale au sens de la jurisprudence précitée. Le périmètre du PQ est comme on l'a vu entouré de constructions; il est équipé et desservi par les transports publics (il se trouve à 200 m d'un arrêt de bus desservi toutes les 20 min., et à 15 min. à pied du quartier des Croisettes, terminus actuel du métro M2). Il est recensé dans le PALM comme "périmètre d'accueil incompressible". Il y a donc lieu de retenir que le surdimensionnement de la zone à bâtir communale ne concerne pas le périmètre compact d'agglomération dont fait partie le PQ litigieux. En outre, en renonçant à placer le secteur en zone réservée, l'autorité communale a considéré que celui-ci ne se prêtait a priori pas à un déclassement, confirmant par là que l'attribution des parcelles à la zone à bâtir était encore justifiée au vu du surdimensionnement actuel (cf. ATF 148 II 417 consid. 3). Un contrôle préjudiciel de la planification, dont il convient de rappeler qu'elle remonte à 2005 et non à 1985, ne se justifie donc pas.

E. 7.3

S'agissant des surfaces d'assolement, il a été relevé ci-dessus que l'art. 30 al. 1bis OAT n'était pas applicable. En outre, l'ARE relève dans sa seconde prise de position, en se fondant sur le rapport d'examen du 29 juin 2022 sur l'adaptation 4ter, seconde partie, du PDCn (document officiel accessible sur Internet sous www.are.admin.ch), que le canton de Vaud dispose de suffisamment de SDA (soit d'une marge nette de 187 ha par rapport à la part minimale de 75'800 ha dévolue au canton) et n'est donc actuellement pas tenu de prendre des mesures spécifiques pour assurer leur maintien. Un contrôle préjudiciel de la planification ne se justifie pas non plus de ce point de vue.

E. 8

Sur le vu de ce qui précède, le recours est rejeté. Conformément à l'art. 66 al. 1 LTF, les frais judiciaires sont mis à la charge des recourants qui succombent. L'intimée L'Habitat des Cyprès § Cie, qui obtient gain de cause et qui était assistée d'un avocat jusqu'à la fin de l'instruction de la cause, a droit à des dépens, à la charge solidaire des recourants (art. 68 al. 2 LTF). La Municipalité d'Epalinges, qui agit dans le cadre de ses attributions officielles, n'y a en revanche pas droit (art. 68 al. 3 LTF).

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