

## **VD\_OMNI AC.1997.0196 vom 3. November 1999**

VD Tribunal cantonal, 1999-11-03, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.1997.0196](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1997.0196)

FR: VD\_OMNI AC.1997.0196 du 3 novembre 1999

IT: VD\_OMNI AC.1997.0196 del 3 novembre 1999

### **Regeste**

APAR et Groupement d'action contre Lémanparc c/ DTPAT et St-Légier-La Chiésaz | Le principe de coordination n'exige pas que les aménagements routiers extérieurs à un plan de quartier, mais nécessaires à sa réalisation, fassent l'objet d'un projet de constructions routières mis à l'enquête simultanément au plan de quartier. Une coordination matérielle suffit (consid. 4).

### **Volltext**

Vaud Tribunal cantonal Cour de droit administratif et public 03.11.1999 AC.1997.0196

APAR et Groupement d'action contre Lémanparc c/ DTPAT et St-Légier-La Chiésaz | Le principe de coordination n'exige pas que les aménagements routiers extérieurs à un plan de quartier, mais nécessaires à sa réalisation, fassent l'objet d'un projet de constructions routières mis à l'enquête simultanément au plan de quartier. Une coordination matérielle suffit (consid. 4).

CANTON DE VAUD TRIBUNAL ADMINISTRATIF Arrêt du 3 novembre 1999 sur les recours formés par 1) l' APAR (Association pour un aménagement rationnel de St-Légier-La Chiésaz) , Patrick BRUNSCHVIG , Yves FILIPOZZI et Pierre-Alain POLETTI , représentés par Me Jacques Ballenegger, avocat à Lausanne, et 2) le GROUPEMENT D'ACTION CONTRE LEMANPARC , Paul-Armand DROZ , Magda GILLIERON-MULLER , Nelly VUADENS , André GUEX , Rolf SCHNEIDER , Alexandra et Julien CARREL , Sabine et Bertrand ROUVE , Henri DIRREN , Edouard et Thérèse FIRINO-MARTELL , Jean-François GRESET et Arthur EFINGER , représentés par Me Jacques Haldy, avocat à Lausanne contre la décision du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports du 22 octobre 1997 rejetant leur recours contre la décision du Conseil communal de St-Légier-La Chiésaz levant leurs oppositions et adoptant le plan partiel d'affectation "Au Pré Blanc". \* \* \* \* \*

Composition de la section: M. Alain Zumsteg, président; M. Bertrand Dutoit et M. Jean-Daniel Rickli, assesseurs. Vu les faits suivants: A. La société Lémanparc SA était propriétaire sur le territoire de la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz de la parcelle no 1824 au lieu-dit "Au Pré Blanc". Ce bien-fonds, d'une surface de 59'125 mètres carrés, est délimité au nord-est par l'autoroute N9 et sa voie de sortie en direction de Vevey; au sud, par la route d'Hauteville; à l'ouest par la route Rio Gredon (RC 743b) et au nord-ouest par le chemin du Pré-au-Blanc. Il s'agit d'un terrain non bâti, en nature de pré-champ, vendu en décembre 1972 par l'Etat de Vaud à MMM St-Légier SA, société immobilière constituée par Migros Vaud, qui projetait d'installer à cet endroit un centre commercial. Le 21 mars 1986, MMM St-Légier SA s'est donné comme nouvelle raison sociale : Lémanparc SA (FOSC du 2.5.1986, p. 1699). Actuellement en liquidation, cette société a récemment vendu la parcelle no 1824 à Migros-Vaud (FAO no 88 du 2 novembre

1999, p. 4426). B.

Selon le plan des zones approuvé par le Conseil d'Etat le 15 janvier 1963, la parcelle no 1824 était destinée à la construction de locatifs résidentiels. Cette affectation a été maintenue sous l'empire de l'arrêté fédéral du 29 mars 1972 instituant des mesures urgentes en matière d'aménagement du territoire (AFU). A l'occasion de l'adoption de l'actuel plan des zones du 13 mai 1983, les autorités communales de Saint-Légier ont voulu la modifier en colloquant le terrain en question en zone agricole. Le Conseil d'Etat a toutefois refusé d'approuver ce changement d'affectation, admettant ainsi partiellement la requête en réexamen d'opposition qu'avait déposée la société MMM St-Légier SA. Le 8 août 1984 il a en outre placé la parcelle no 1824 sous le régime d'une zone réservée à l'intérieur de laquelle rien ne devait être entrepris " qui puisse entraver l'établissement d'un plan de quartier ou d'un plan d'extension fixant une zone d'équipements d'intérêt régional ou cantonal, pouvant comprendre une part réservée au commerce, en rapport avec la situation géographique particulière de la parcelle. " Prévue initialement pour une durée de cinq ans, cette mesure a été prolongée de trois ans par décision du 19 juillet 1989. C.

Du 2 juin au 3 juillet 1989, la municipalité a soumis à l'enquête publique un projet de plan partiel d'affectation (PPA) au lieu-dit "Au Pré Blanc". Le secteur concerné, délimité au nord-est par l'autoroute N9, comprend deux parties distinctes, séparées par la route d'Hauteville (accès à l'autoroute N9). La partie septentrionale correspond à la parcelle no 1824 : le plan prévoit de l'affecter à la construction d'un complexe commercial, hôtelier, sportif et de loisirs, la subdivisant en plusieurs périmètres d'activités permettant notamment la construction d'un hôtel, d'un centre commercial, d'installations sportives variées et d'une station-service. La partie méridionale serait colloquée en zone agricole, exception faite d'une surface réservée à la création d'une voie de desserte reliant le complexe projeté au chemin des Boulingrins. Au sud-est, à proximité de la jonction autoroutière, le périmètre des activités hôtelières permettrait, outre la construction d'un hôtel, des installations annexes telles que restaurants, salles de séminaire, auditorium, etc., ainsi que des activités en relation avec le tourisme (information touristique, boutiques, exposition présentant la région, etc.). La surface de plancher brut de l'ensemble des constructions serait de 8'000 mètres carrés au maximum. Au sud, dans l'angle formé par les routes d'Hauteville et de Rio Gredon, le périmètre des activités commerciales autoriserait l'implantation d'un commerce de grande surface, de boutiques, d'un " garden-centre ", d'un " brico-loisirs " et de restaurants. Les surfaces de plancher brut seraient de 5'900 mètres carrés pour la vente, 3'000 mètres carrés pour le secteur " brico-loisirs " et le " garden-centre ", ainsi que de 2'000 mètres carrés pour les circulations couvertes; les locaux techniques, dépôts et arrière-magasins n'étant pas compris dans les surfaces susmentionnées. Au centre de la parcelle est prévu un espace de rencontre, conçu comme un espace d'accueil principal autour duquel " gravitent les différents périmètres des activités ". Des boutiques ponctuant les cheminements piétonniers y seraient autorisées, à concurrence d'une surface de plancher brut de 3'000 mètres carrés maximum. Plus au nord, le périmètre des activités sportives pourrait comprendre notamment des installations de volley-ball, badminton, squash, bowling, fitness, sauna, minigolf, etc., ainsi que des jeux d'eau avec bassins intérieur et extérieur et un plan de glace pour patinage, spectacles, jeux, curling, etc. Des restaurants et points de vente y seraient également autorisés. La surface de plancher brut de l'ensemble des constructions prévue dans ce secteur serait de 15'600 mètres carrés au maximum. Enfin, dans l'angle nord, un périmètre destiné au service des véhicules permettrait la construction d'une station-service et d'installations complémentaires (tunnel de lavage, locaux techniques, dépôt, etc.) pour une surface de plancher brut de 700 mètres

carrés au maximum. Le projet de PPA prévoit en outre une aire de circulation et des secteurs de stationnement extérieur, le règlement précisant que le nombre de places de parc de stationnement serait au minimum de 1300, dont 1200 en parking souterrain.

D. Ce projet a suscité 830 oppositions, que le conseil communal a levées dans ses séances des 15, 16 et 17 juin 1992, adoptant le plan partiel d'affectation. Cette décision a fait l'objet d'un referendum, à la suite duquel l'assemblée de commune a entériné la décision du conseil communal, le 6 septembre 1992, par 831 voix contre 817. Les réponses du conseil communal aux oppositions ont été notifiées aux opposants le 19 novembre de la même année. Un certain nombre d'opposants, parmi lesquels la plupart des actuels recourants, ont alors déposé des requêtes tendant au réexamen de leurs oppositions par le Conseil d'Etat (art. 60 LATC). Ces requêtes ont été instruites sous l'autorité du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, lequel s'est vu attribuer en cours de procédure la compétence de statuer sur leur sort, en vertu d'un arrêté du 9 février 1994 modifiant notamment la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) et son règlement d'application du 19 septembre 1986 (RATC). Le Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports a rejeté les requêtes le 10 mars 1994. E.

Saisi de recours contre ces décisions, le Tribunal administratif les a annulées le 12 janvier 1996 (arrêt AC 94/0189). En bref, il a considéré que le dossier présentait des lacunes qui avaient empêché le département de procéder à un examen sérieux de l'opportunité du PPA du point de vue de l'aménagement du territoire. Il a également jugé que l'évaluation des nuisances (bruit et pollution atmosphérique) liées au trafic engendré par le projet souffrait d'erreurs et d'imprécisions sur plusieurs points. La cause a été en conséquence renvoyée à l'autorité intimée pour nouvelle décision. F.

En janvier 1997 Lémanparc SA a versé au dossier du département deux rapports d'études complémentaires, portant d'une part sur les questions de circulation, d'autre part sur la protection contre le bruit et la pollution de l'air. Pour sa part la Commune de St-Légier a produit un rapport d'aménagement selon l'art. 26 OAT. Après avoir recueilli l'avis des parties et des services cantonaux concernés sur ces nouveaux documents, le département a statué à nouveau le 22 octobre 1997, rejetant les recours dans la mesure où ils étaient recevables. G.

L'APAR et trois consorts, à savoir Patrick Brunschvig, Yves Filipozzi et Pierre-Alain Poletti, ainsi que le Groupement d'action contre Lémanparc et 14 consorts, à savoir Paul-Armand Droz, Magda Gilliéron-Muller, Nelly Vuadens, André Guex, Rolf Schneider, Alexandra et Julien Carrel, Sabine et Bertrand Rouvé, Henri Dirren, Edouard et Thérèse Firino-Martell, Jean-François Greset et Arthur Efinger, ont derechef recouru contre cette décision auprès du Tribunal administratif le 6 novembre 1997. Le département intimé a renoncé à répondre aux recours. Au terme des mémoires qu'elles ont respectivement déposés les 11 et 17 décembre 1997, Lémanparc SA et la Commune de St-Légier ont conclu au rejet des recours. Le Service de l'environnement et de l'énergie et le Service des routes ont en outre été invités à s'exprimer sur certaines questions spécifiques de leur ressort, ce qu'ils ont fait les 20 mars 1998, 23 avril 1999 et 4 juin 1999. Le 2 novembre 1999, Lémanparc SA a informé le tribunal que la société coopérative Migros-Vaud se substituait à elle dans la procédure. Le tribunal a statué par voie de circulation, sans visite des lieux ni audience de débats. Considérant en droit: I.

Qualité pour recourir 1.

Les recours ont été formés par deux groupes de personnes, parmi lesquelles certaines n'ont manifestement pas qualité pour agir. Tel est le cas tout d'abord des deux associations : elles ne prétendent pas être elles-mêmes touchées, à l'instar d'un particulier, dans leurs intérêts propres (l'APAR n'étant notamment plus

propriétaire de terrains dans le voisinage du projet); elles n'établissent pas que la majorité ou un nombre important de leurs membres, dont elles auraient pour but statutaire de défendre les intérêts, seraient eux-mêmes touchés et auraient personnellement qualité pour recourir; elles ne sont pas non plus habilitées par la loi à recourir pour des motifs d'intérêt général (arrêt GE 96/0025 du 27 août 1996, consid. 2b/bb, RDAF 1997 I 145, spéc. 147). Patrick Brunshvig et Yves Filipozzi n'ont pas non plus qualité pour recourir (arrêt AC 94/0189 du 12 janvier 1996, consid. 2). Il n'est toutefois pas contesté que, dans chaque groupe de recourants, l'un des consorts au moins est spécialement atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (art. 37 al. 1 LJPA). C'est en particulier le cas de Pierre-Alain Poletti, en sa qualité de propriétaire des parcelles nos 1820 et 1819 au lieu-dit "En Botassiaux", de Magda Gilliéron-Müller, en sa qualité de propriétaire de la parcelle no 1811, à l'angle de la route de Rio Gredon et du chemin du Pré au Blanc, ainsi que de Nelly Vuadens, propriétaire de la parcelle no 1823, tous proches voisins du projet litigieux ou des voies de circulation lui donnant accès. Il y a donc lieu d'entrer en matière sur les recours. II. Nécessité d'une nouvelle

enquête publique 2. La loi exige la mise à l'enquête des projets de plans d'affectation avant leur adoption par le législatif communal (art. 57 LATC). Elle ne contient en revanche aucune règle qui rendrait cette enquête caduque et obligerait à reprendre la procédure ab ovo si le plan n'est pas approuvé dans un certain délai. Les arguments des recourants en faveur d'une telle règle (modification au fil du temps du cercle des personnes concernées et du contexte dans lequel s'insère le projet) ne sont pas dépourvus de toute pertinence, mais ne sauraient conduire à l'introduction par voie jurisprudentielle d'une règle de procédure que le législateur aurait pu poser, mais n'a pas adoptée (alors qu'il a introduit des délais de ce genre dans d'autres hypothèses, v. art. 72 d, 77 al. 2 à 5, art. 79 al. 2, art. 118 al. 1 et 2 LATC). Il n'existe au demeurant aucun principe qui obligerait à donner à celui qui n'est pas intervenu lors de l'enquête publique, parce qu'il n'y avait aucun intérêt à ce moment-là, la possibilité d'intervenir ultérieurement au cours de la procédure d'adoption du plan. Seules les modifications du plan susceptibles de porter atteinte à des intérêts dignes de protection exigent une mise à l'enquête complémentaire (v. art. 58 al. 2 et 3 LATC par analogie). En l'occurrence, ni le PPA mis à l'enquête en été 1989 ni son règlement d'application n'ont subi de modifications. En revanche certaines des études qui les accompagnaient ont été corrigées ou complétées avant que le conseil communal ne délibère, ceci afin notamment de répondre aux objections suscitées par l'enquête publique. C'est en particulier le cas des accès et des circulations, spécialement du nouvel accès direct depuis la route d'Hauteville (v. rapport Transitec d'avril 1991). Mais ces études ne doivent pas être confondues avec le plan lui-même. Il s'agit simplement d'annexes destinées à établir la conformité de la planification projetée avec les buts et principes régissant l'aménagement du territoire. Tant qu'ils ne conduisent pas à une modification du plan, les précisions, les corrections et les compléments apportés à de telles études n'appellent pas une nouvelle enquête publique (cf. arrêt AC 91/0165 du 14 décembre 1993, résumé dans DEP 1995 p. 616). III. Justification du plan partiel d'affectation 3. Dans son

arrêt du 12 janvier 1996, le tribunal de céans a confirmé le bien-fondé de l'option consistant à ne pas colloquer la parcelle no 1824 en zone agricole, compte tenu de sa situation privilégiée du point de vue du réseau des communications, à proximité immédiate d'une jonction autoroutière voisine de l'échangeur N9-N12, et proche également de la ligne des chemins de fers électriques veveysans, donnant accès au centre ville de Vevey et à la gare CFF (v. consid. 10 lit. b, p. 15). S'agissant en revanche de l'affectation particulière de la

parcelle no 1824, notamment de la part que le PPA réserve aux différents types d'activités envisagées, il a considéré qu'en l'absence d'une planification directrice communale ou régionale, ou d'autres études pouvant en tenir lieu, le département n'avait pas disposé des éléments suffisants pour statuer sur l'opportunité du projet et sa conformité aux buts et principes de l'aménagement du territoire. Lorsque le département a statué à nouveau, l'élaboration du plan directeur communal n'était toujours pas achevée, et l'on ne disposait pas non plus d'une étude directrice et sectorielle fixant les objectifs d'aménagement communs pour l'ensemble de la région urbaine Vevey-Montreux. Le rapport d'aménagement selon l'art. 26 OAT et ses annexes (notamment le rapport CEAT de décembre 1996 sur le projet Lémanparc dans le contexte communal et régional) ont toutefois remédié à ces lacunes. Ils confirment l'accueil globalement favorable du PPA par les communes voisines et sa compatibilité avec les orientations majeures du futur plan directeur régional, telles qu'elles ressortent des travaux en cours. Le département intimé a réexaminé en détail les différents griefs qui avaient été soulevés dans les oppositions au sujet de l'opportunité des affectations retenues par le PPA et de leur conformité aux buts et principes de l'aménagement du territoire. Il n'y a pas lieu d'y revenir, hormis sur les quelques points encore contestés par l'APAR et consorts (les critiques du Groupement d'action contre Lémanparc et consorts ne portent pas sur cet aspect de la décision attaquée) :

a) Selon les recourants, le PPA contreviendrait à l'art. 15 lit. b LAT et à l'art. 48 al. 2 LATC, qui disposent tous deux que les zones à bâtir ne doivent comprendre que les terrains déjà largement bâtis ou probablement nécessaires à la construction dans les quinze ans à venir et qui seront équipés dans ce délai. Or, si la parcelle no 1824 est encore libre de constructions, elle ne s'insère pas moins dans un secteur largement bâti, qu'il s'agisse de la cité du Genevrier à l'ouest, du bâtiment industriel de Gétaz Romang SA au nord-ouest et des autres bâtiments implantés dans la zone industrielle de Rio Gredon, sans compter l'autoroute et les voies de communication qui la cernent de toutes parts. Sa situation destine manifestement la parcelle 1824 à la construction, au contraire des terrains situés au sud de la route d'Hauteville, que le PPA projette de classer en zone agricole et qui jouxtent la zone verte que les communes de St-Légier-La Chiésaz, Blonay, La Tour-de-Peilz et Montreux ont prévu de conserver en aval de l'autoroute. Il n'est par ailleurs pas douteux qu'un complexe multifonctionnel comme Lémanparc ne pourrait trouver place dans les zones à bâtir déjà légalisées par la commune, quand bien même celles-ci apparaissent surdimensionnées dans le domaine de l'habitation, au regard des perspectives de croissance démographique (v. rapport CEAT ch. 1.3.2, p. 3). La réduction prévisible des zones à bâtir, notamment aux abords de l'autoroute N9, ne doit toutefois pas avoir pour conséquence de geler dans le même secteur d'autres affectations correspondant, elles, à un objectif raisonnable de développement, comme la volonté de favoriser la création de nouveaux emplois dans la commune et de renforcer l'attractivité touristique de la région par la création de nouveaux équipements. A cet égard la décision attaquée expose de manière convaincante que les différentes affectations prévues répondent à un besoin actuel (p. 27 ss).

b) Les recourants critiquent essentiellement la création d'un centre commercial, dont ils estiment qu'il ne répond pas aux besoins de la population. Ce faisant, ils perdent de vue que l'implantation de ce type de commerce n'est pas soumis à une stricte clause de besoin, qui les prohiberait tant que l'approvisionnement de la population peut être assuré par d'autres moyens. Le succès que rencontrent les grandes surfaces démontre qu'elles correspondent à des habitudes de consommation très largement répandues. Le PPA consacre au maximum 10'900 m<sup>2</sup> de surface de plancher brute, soit 28 % du total constructible, aux activités commerciales. Seul

40 % environ de cette surface de vente seront consacrés au marché Migros, le solde se répartissant à parts à peu près égales entre un centre Brico-Loisirs et des commerces indépendants. Ces surfaces de vente nouvelles n'apparaissent pas disproportionnées au regard de la progression démographique importante que connaissent les communes de St-Légier, Blonay et Chardonne (v. rapport CEAT, p. 7) ni, surtout, de la position qu'occupe Lémanparc par rapport à l'ensemble de l'agglomération de la région de Vevey-Montreux et de l'important bassin de population qu'elle représente. c) Il est par ailleurs faux de présenter les équipements hôteliers et sportifs comme de simples " accessoires " au projet de supermarché, malgré la complémentarité évidente qui existe entre les divers éléments du projet de PPA. L'équipement hôtelier permet de combler une lacune dans les possibilités d'hébergement offertes dans la région, dans la mesure où il s'agira d'un hôtel moderne, bien équipé, facilement accessible aux automobilistes de passage et offrant de surcroît des infrastructures pour des activités annexes liées au tourisme, telles que salles de séminaire ou d'exposition, bureau d'information touristique, restaurants, etc. Quant aux équipements sportifs et de loisirs, qui représentent la majeure partie des surfaces constructibles, ils présentent un intérêt certain au niveau de la région, en particulier la patinoire couverte à usage polyvalent, qu'une majorité des communes concernées appelle de ses vœux.

IV. Principe de coordination 4. Les études de trafic ont démontré que le réseau routier dans le voisinage immédiat de Lémanparc devra être adapté (création d'un passage dénivelé permettant aux véhicules en provenance de Vevey d'accéder à Lémanparc ou à la zone industrielle de La Veyre sans avoir à couper le trafic descendant la route de Rio-Gredon, création d'un giratoire au débouché du chemin des Boulingrins sur la route de St-Légier et création d'une piste supplémentaire permettant aux véhicules descendant la route de Hauteville d'accéder à Lémanparc en évitant le carrefour du Genevrier et la route de Rio-Gredon). Ces aménagements, dont le principe a fait l'objet d'un nouveau schéma des circulations établi postérieurement à l'enquête publique, exige l'élaboration et l'adoption de projets routiers selon la procédure prévue par les art. 11 et ss de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LR). Les recourants considèrent que ces aménagements devaient être approuvés simultanément au PPA, les décisions les concernant ne pouvant être renvoyées à une procédure ultérieure sans violer le principe de coordination. Tel qu'il résulte de la jurisprudence du Tribunal fédéral, le principe de coordination exige que, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à diverses dispositions entre lesquelles existe un lien tel qu'on ne peut les mettre en oeuvre séparément et indépendamment les unes des autres, l'application du droit soit matériellement coordonnée (v. notamment ATF 116 Ib 57 c. 4b). Il s'impose non seulement lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions de plusieurs autorités, mais aussi dans les procédures de plans d'affectation qui impliquent simultanément la délivrance d'autorisations spéciales (v. ATF du 24 février 1995, Zbl 1995 p. 519, consid. 3) ou encore lorsque les procédures de planification relevant d'autorités différentes sont étroitement liées. L'obligation de coordonner a pour but d'empêcher que les décisions nécessaires dans le cadre de l'implantation ou de la transformation d'une construction ou d'une installation ne soient prises de manière isolée et sans égard aux autres domaines juridiques déterminants (FF 1994 III 1069). Il reste cependant possible, et même requis dans certaines circonstances, de subdiviser le processus de décision en plusieurs phases et de statuer sur des questions de principe avant de décider de questions de détail (ibid.). La procédure instituée par les art. 11 et suivants LR relève à la fois du plan d'affectation et de l'autorisation de construire. Elle implique un projet détaillé (v. art. 3 du

règlement du 19 janvier 1994 d'application de la LR), qui ne pourrait pas être modifié sensiblement durant la phase d'exécution. Or le PPA, quand bien même il apparaît relativement explicite sur la question des accès, n'atteint de loin pas le degré de détail correspondant à celui qui est exigé d'un projet de travaux routiers; il ne fixe d'ailleurs pas l'assiette définitive des voies de circulation à l'intérieur de son périmètre (v. art. 15 du règlement du PPA), laquelle dépendra des projets de construction. C'est dès lors à juste titre que le département intimé n'a pas subordonné l'approbation du PPA à l'adoption simultanée d'un plan de projet routier. Ce qui importe en l'occurrence est que le Service des routes dudit département ait été associé dès le début aux travaux d'élaboration du PPA et qu'il ait donné son accord aux aménagements prévus par le nouveau schéma de circulation (v. lettre du 8 avril 1991 à la Municipalité de St-Légier). S'agissant plus spécialement de l'accès direct à Lémanparc par la route d'Hauteville, on ne voit pas à quel obstacle pourrait se heurter sa réalisation, du moment que l'Etat, maître du domaine public routier à cet endroit, et le propriétaire riverain sont d'accord sur l'aménagement à réaliser, et qu'en outre cet aménagement conduit à une réduction des nuisances dans le périmètre concerné. Exiger au stade du PPA l'adoption simultanée d'un plan routier, qui est un projet d'exécution détaillé (v. art. 3 du règlement d'application de la LR), ne présenterait aucun avantage. Différer l'élaboration de ce plan au stade du permis de construire permet au contraire une meilleure adaptation aux conditions de circulation qui prévaudront à ce moment-là et qui sont susceptibles d'évoluer en fonction d'autres éléments que le PPA "Au Pré Blanc".

V. Capacité de l'entrecroisement sur la route d'Hauteville 5.

S'appuyant sur un rapport technique du bureau d'ingénieurs Roland Ribic et associés SA, du 3 octobre 1998, les recourants critiquent la vérification faite par le bureau d'ingénieurs conseils Transitec SA de la capacité d'entrecroisement sur la route d'Hauteville (étude technique complémentaire, partie 1, décembre 1996, annexe 16). Ils lui reprochent d'avoir négligé la partie du trafic à destination de Lémanparc sortant de la N9 en provenance de Lausanne et de Fribourg, d'être entachée d'une erreur de calcul et d'appliquer une formule en dehors de son domaine de validité. Cela conduirait à sous-estimer la demande globale et à surévaluer la capacité globale, de sorte que celle-ci présenterait un déficit de 7,5 % dans l'hypothèse "état avec Lémanparc 2005" au lieu d'une marge positive de 25 %. Le bureau Transitec et le Service des routes se sont déterminés sur ces critiques. L'erreur de calcul (qui conduit à fixer la capacité globale à 1750 véhicules/heure au lieu de 1625) est admise. En revanche ils expliquent de manière convaincante que la voie d'accès directe à Lémanparc est une troisième voie de présélection qui débute au même niveau que la section d'entrecroisement, dont elle ne fait ainsi pas partie, cette dernière étant définie par la voie centrale et la voie de gauche de la route d'Hauteville. Le trafic venant de l'ouest et sortant de l'autoroute N9 à destination de Lémanparc, débouchera directement sur cette troisième voie qui, bien que faisant partie de la route cantonale, conduira directement à Lémanparc. Ce trafic se déroulera donc en parallèle avec les deux voies de présélection en direction de Vevey-Est, d'une part, de Vevey-Corsier, d'autre part; il n'interférera pas avec l'entrecroisement proprement dit. C'est donc à juste titre qu'il n'a pas été pris en considération pour déterminer la capacité de ce dernier. En ce qui concerne le recours à la formule du "Transportation and Road Research Laboratory", il est exact que cette formule est destinée à des situations d'entrecroisement qui s'effectuent sur des longueurs réduites et qu'elle a été utilisée en-dehors de son champ d'application. Transitec explique toutefois que si cette méthode a été utilisée, avec l'aval du Service des routes, et mentionnée dans son rapport, c'est parce qu'elle conduisait aux résultats les plus pessimistes. Une vérification

faite avec la seconde des deux méthodes connues (celle du "Highway capacity manual") conduit à une capacité d'entrecroisement d'environ 2'500 véhicules/heure à 40 km/h et 1'800 véhicules/heure à 50 km/h. (v. lettre de Transitec SA à la société coopérative Migros Vaud du 21 avril 1999). De leur côté les recourants ne proposent pas d'autre méthode de calcul, se contentant de mettre en doute les formules empiriques anglo-saxonnes compte tenu des différences de comportement entre conducteurs américains ou britanniques et automobilistes "au tempérament latin". En l'absence toutefois d'une méthode spécifiquement adaptée à la conduite des Helvètes, il n'y a pas lieu de mettre en doute les conclusions du rapport de Transitec SA : même en tenant compte de l'erreur de calcul qui a été admise, des réserves de capacité existeront, mais elles seront moins importantes que celles que la première analyse laissait espérer. VI. Protection de

l'environnement 6. Les recourants mettent en cause la fiabilité de l'étude de trafic complémentaire de décembre 1996, avec les conséquences qui en découlent pour l'évaluation des immissions dans le domaine de la protection contre le bruit et de la protection de l'air. a) Les recourants reprochent à Transitec SA d'avoir évalué le trafic à l'horizon 2005 en y intégrant le trafic supplémentaire lié à Lémanparc dès 1996, comme si le complexe avait été en activité dès ce moment déjà. Selon eux, en partant des données de 1996, il aurait fallu appliquer un taux de croissance de 1,5 % l'an et n'intégrer Lémanparc qu'à partir de 2005, date avant laquelle le complexe ne peut pas être opérationnel, puis effectuer une projection sur neuf ans, jusqu'en 2015. En fait, les taux de croissance annuels du trafic sont en constante diminution. En retenant un accroissement de 2 % sur le réseau autoroutier et de 1,5 % sur le reste du réseau (v. étude technique complémentaire, partie 1, décembre 1996, p. 33), Transitec SA a pris une marge de sécurité notable, qui permet de couvrir d'autres projets, comme le plan de quartier "Milavy". Cette marge de sécurité est encore accrue par le fait que l'entier des résultats de l'étude repose sur l'hypothèse que le trafic généré par Lémanparc est entièrement nouveau, alors que les actuels usagers des différentes voies d'accès figureront certainement pour une part dans la clientèle de Lémanparc. Une prévision du trafic à l'horizon 2015 n'apparaît dans ces conditions nullement nécessaire; elle serait de surcroît très aléatoire. b) L'évaluation de la génération de trafic de Lémanparc aboutit à une valeur d'environ 7'500 mouvements de véhicules (entrées et sorties) par jour moyen et d'environ 11'500 mouvements de véhicules pour le samedi, jour le plus fréquenté. Elle est basée, pour la partie centre commercial, sur l'évaluation d'un montant moyen dépensé par client qui, combiné avec les prévisions de Lémanparc SA en terme de chiffre d'affaires annuel, permet d'évaluer le nombre de clients prévisibles et, partant, la génération de mouvements de véhicules. Le montant moyen dépensé par client est déterminé grâce aux statistiques de centres commerciaux comparables (MMM Crissier et "Marché Romanel"). Pour la partie centre de loisirs, les auteurs de l'étude se sont basés d'une part sur le chiffre d'affaires prévu par Lémanparc SA dans ce domaine (8 millions de francs par an), divisé par la dépense par personne selon les prix pratiqués à Sântispark (environ 20 fr.), soit 8'000 visiteurs par semaine, d'autre part sur le nombre hebdomadaire de visiteurs de Sântispark (15'000), réduit dans la proportion du chiffre d'affaires prévu pour Lémanparc par rapport à celui réalisé à Sântispark en 1994 (2/3), soit 10'000 visiteurs par semaine. On aboutit ainsi, pour la partie centre de loisirs, à une génération moyenne de 9'000 mouvements de véhicules par semaine (taux d'occupation de 2 personnes par véhicule, un départ et une arrivée), chiffre qui a ensuite été pondéré pour tenir compte de la complémentarité entre les générations du trafic du centre commercial et de la partie loisirs. C'est cette évaluation du trafic lié à la partie centre de loisirs que mettent

en doute les recourants; selon eux il n'est pas du tout acquis que Lémanparc ne reçoive que 9'000 personnes par semaine, alors qu'en 1987 15'000 personnes par semaine fréquentaient Sântispark. Dans l'estimation de la génération de trafic totale, la part attribuée au centre commercial et à l'hôtel représente plus de 85 %. En ce qui les concerne, les données apparaissent fiables : les statistiques d'actes d'achat (établies sur un gros échantillon) sont solides, de même que celles sur la répartition saisonnière et hebdomadaire; même si l'on peut toujours discuter la qualité de l'estimation du chiffre d'affaires, le résultat est conforté par le rapport de la génération de trafic à la surface de vente, qui présente des valeurs normales. L'évaluation de la génération de trafic de la partie centre de loisirs est plus aléatoire, puisqu'elle repose essentiellement sur l'évaluation du chiffre d'affaires, d'un tiers inférieur à celui de Sântispark. On observe toutefois que même une erreur de 50 % sur l'estimation de la fréquentation de la partie centre de loisirs de Lémanparc ne conduirait qu'à une erreur de quelques % sur les chiffres du trafic total, élément qui doit encore être pondéré par le fait que les horaires des maximums du centre de loisirs correspondent au samedi soir et au dimanche, moments où les surfaces commerciales sont fermées. En outre une erreur de quelques % dans l'estimation de la génération de trafic totale ne se traduirait que par une très petite erreur sur les niveaux de bruit en résultant (on rappelle que pour une augmentation de 0,6 dB(A), il faut une augmentation relative de trafic d'environ 15 % ou une augmentation de la proportion des véhicules bruyants de 3 % ou une combinaison des deux). Or, pour l'ensemble des sites sensibles au bruit, où les valeurs limites d'immissions sont actuellement dépassées, l'augmentation des immissions qu'entraînera le trafic supplémentaire lié à Lémanparc reste bien inférieur à 0,6 dB(A), exception faite de la conciergerie du Château d'Hauteville. On peut ainsi exclure, même dans l'hypothèse envisagée par les recourants, que l'augmentation relative du niveau sonore soit perceptible. Quant au faible dépassement des valeurs limites d'immissions auquel conduira l'augmentation du trafic sur le chemin des Boulingrins pour la façade ouest du bâtiment de la conciergerie du Château d'Hauteville, il pourra y être remédié par une paroi antibruit dont la réalisation fait d'ores et déjà l'objet d'une convention entre la commune et Lémanparc SA (v. étude technique complémentaire, 2ème partie, décembre 1996 p. 6). Le projet répond ainsi aux exigences de l'art. 9 OPB. 7.

Actuellement la pollution atmosphérique dans le voisinage du projet est due presque exclusivement au trafic routier. Le trafic sur les autoroutes N9 et N12 représente plus de 80 % des émissions totales d'oxydes d'azote. Le solde est dû pour environ 15 % au trafic sur les autres routes et 3 % aux sources fixes. Les mesures effectuées en 1996 montrent que les concentrations en dioxyde d'azote sont inférieures à la valeur limite de 30 g/m<sup>3</sup> fixée par l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair) dans tous les secteurs d'habitation de St-Légier, Vevey et La Tour-de-Peilz situés à plus de 100 à 150 m. des sources de pollution importantes (autoroutes, routes cantonales à trafic élevé); à proximité immédiate de ces sources, les concentrations mesurées sont proches de 40 g/m<sup>3</sup>; sur le site du PPA, les immissions mesurées sont d'environ 35 g/m<sup>3</sup>. Les recourants déduisent de ce dépassement des valeurs limites qu'un plan des mesures permettant de prévenir ou d'éliminer ces immissions excessives devrait être arrêté par l'autorité et que, pour qu'il soit possible le cas échéant de prescrire une limitation des immissions provoquées par le trafic automobile, il faudrait que la réglementation du PPA ne fixe pas seulement le nombre minimum de places de stationnement, mais également leur nombre maximum. Les recourants se réfèrent à tort à l'ATF 120 Ib 454, où le Tribunal fédéral avait certes à juger la compatibilité d'un plan partiel d'affectation pour un centre commercial avec les exigences de la protection de

l'environnement, mais dans un contexte très différent : le projet se trouvait d'une part dans une zone fortement urbanisée pour laquelle un plan des mesures selon l'art. 31 OPair était en cours d'élaboration, d'autre part l'augmentation des immissions de dioxyde d'azote que l'on pouvait attendre du centre commercial projeté était de 2 à 3 g/m<sup>3</sup>, soit une augmentation d'environ 4 à 5 % par rapport à la situation existante; il convenait dès lors de différer l'adoption du PPA litigieux jusqu'à l'adoption du plan des mesures, de manière à pouvoir y intégrer, si nécessaire, des mesures tendant à limiter les émissions dues au trafic, telle qu'une réduction des surfaces de vente et du nombre de places de stationnement. La situation du projet Lémanparc est différente : la région où il s'implante ne fait pas l'objet d'un plan des mesures, car l'on peut s'attendre à une amélioration sensible de l'hygiène de l'air à l'horizon 2005 par le seul effet de l'amélioration de la qualité du parc des véhicules automobiles; elle permettra une réduction des émissions globales d'oxydes d'azote (NOx) de près de 30 % dans le périmètre concerné entre 1996 et 2005 (v. observations du Service de lutte contre les nuisances du 11 décembre 1997). Ainsi les immissions de dioxyde d'azote dans le périmètre touché par le projet seront inférieures aux valeurs limites, tant en moyenne annuelle qu'en moyenne journalière. Quant à l'effet du projet, il sera inférieur à 0,4 g/m<sup>3</sup> dans la traversée de St-Légier et La Chiésaz; il sera compris entre 0,4 et 0,6 g/m<sup>3</sup> le long des routes de Rio Gredon et de St-Légier et au maximum de 1 g/m<sup>3</sup> le long du chemin des Boulingrins et des routes d'Hauteville et de St-Légier (v. étude technique complémentaire, 2ème partie, décembre 1996, p. 27 à 29). 8.

On doit ainsi conclure que le PPA litigieux permet de satisfaire aux exigences de l'OPair comme de l'OPB, ce que confirme d'ailleurs le Service de lutte contre les nuisances (v. ses observations des 17 mars 1997, 11 décembre 1997 et 20 mars 1998). VII.

Frais et dépens 9. Les recours devant être rejetés, un émoulement de justice sera mis à

la charge de leurs auteurs (art. 55 LJPA). Les parties opposées aux recours, à savoir la Commune de St-Légier-La Chiésaz et Migros-Vaud (qui s'est substituée à Lémanparc SA, en liquidation), qui ont toutes deux procédé par l'intermédiaire d'un avocat, ont en outre droit à des dépens à charge des recourants. Par ces motifs le Tribunal administratif arrête:

I. Les recours sont rejetés. II. La décision du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports du 22 octobre 1997 rejetant les recours en réexamen des oppositions au plan partiel d'affectation "Au Pré Blanc", Commune de St-Légier-La Chiésaz, est confirmée. III. Un émoulement de 3'000 (trois mille) francs est mis à la charge de l'APAR et consorts, solidairement. IV. Un émoulement de 3'000 (trois mille) francs est mis à la charge du Groupement d'action contre Lémanparc et consorts, solidairement. V. L'APAR et consorts verseront solidairement à la Commune de St-Légier-La Chiésaz et à la société coopérative Migros-Vaud une indemnité de 1'000 (mille) francs chacune, à titre de dépens.

VI. Le Groupement d'action contre Lémanparc et consorts verseront solidairement à la Commune de St-Légier-La Chiésaz et à la société coopérative Migros-Vaud une indemnité de 1'000 (mille) francs chacune, à titre de dépens. ft/Lausanne, le 3 novembre 1999 Le président: Le présent arrêt est communiqué aux destinataires de l'avis d'envoi ci-joint Le présent arrêt peut faire l'objet, dans les trente jours dès sa notification, d'un recours de droit administratif au Tribunal fédéral. Le recours s'exerce conformément aux art. 103 ss de la loi fédérale d'organisation judiciaire (RS 173.110)