

VD_OMNI AC.2006.0303 vom 7. März 2008

VD Tribunal cantonal, 2008-03-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2006.0303

FR: VD_OMNI AC.2006.0303 du 7 mars 2008

IT: VD_OMNI AC.2006.0303 del 7 marzo 2008

Regeste

NOVERRAZ, PIUBELLINI, MARTINE, MONNEY, AITA, CLOUX, SANTIA/Conseil communal de Bottens, Département de l'économie | Le périmètre du PPA ne s'étend pas à la voie publique (route cantonale dangereuse), mais se limite aux terrains privés. Les mesures de modération du trafic et de réaménagement de la route nécessaires à la sécurité des piétons notamment n'ont pas à être intégrées déjà au stade de l'adoption du PPA en cause, mais devront faire l'objet d'un plan routier qui sera soumis à une enquête publique séparée (consid. 5).

Erwägungen

E. 1

Le pouvoir d'examen du Tribunal administratif s'étend, selon l'art. 36 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA), à la violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), à la constatation inexacte ou incomplète de faits pertinents (let. b) ainsi qu'à l'opportunité, pour autant que la loi spéciale le prévoit (let. c). En l'espèce, on se trouve dans cette dernière hypothèse. Il résulte en effet du nouvel article 60, adopté par la loi du 4 mars 2003 modifiant la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; RSV.700.11) que le tribunal jouit d'un libre pouvoir d'examen dans les procédures de recours contre les plans d'affectation communaux, c'est-à-dire qu'il dispose d'un pouvoir d'examen s'étendant à l'opportunité. Dans le contrôle de l'opportunité, l'autorité de recours peut intervenir non seulement lorsque la mesure d'aménagement retenue par la commune est dépourvue de tout fondement objectif et se révèle insoutenable, mais aussi lorsque la décision communale paraît inappropriée à des intérêts qui dépassent la sphère communale ou ne correspond pas aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire, ou encore n'en tient pas suffisamment compte (TA arrêt AC 2001.0220 du 17 juin 2004; ATF 112 Ia 271 consid. 2c; 110 Ia 52-53 consid. 3; 98 Ia 435 consid. 4a). Toutefois, en matière de planification, le pouvoir d'examen en opportunité ne signifie pas que l'autorité de recours puisse se transformer en autorité d'aménagement (ATF 109 Ib 544, JDT 1985 I 540). Dans le cadre du contrôle en légalité du plan, l'autorité de recours doit examiner les différents points faisant l'objet du rapport que l'autorité de planification doit adresser à l'autorité d'approbation du plan en vertu de l'art. 47 OAT. Il s'agit notamment de la conformité du plan d'affectation au plan directeur cantonal (art. 26 al. 2 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire - LAT ; RS 700), aux conceptions et plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), ainsi qu'aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire (art. 1 et

E. 3

a) La coordination entre la planification du territoire et la protection de l'environnement signifie que les questions et problèmes que pose la planification ne peuvent être résolus sans examiner conjointement leur compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement. La base constitutionnelle du droit de l'aménagement du territoire (art. 75 Cst.) est de même niveau que celle du droit de la protection de l'environnement (art. 74 Cst.). L'aménagement du territoire vise avant tout une utilisation mesurée du sol (art. 1er al. 1 LAT), ce qui implique la protection des bases naturelles de la vie tels que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage (art. 1er al. 2 let. a) et la création ou le maintien d'un milieu bâti favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques (art. 1 al. 2 let. b). La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) a pour but essentiel de protéger les hommes des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1er al. 1 LPE) ; elle tend à limiter, à titre préventif, les émissions de polluant et à éviter, ou à réduire si nécessaire, les atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1 al. 2 et 11 LPE) (arrêt TA AC 1009/0134 du 26 février 1998). b) Pour atteindre les buts fixés par ces deux législations sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, les cantons établissent des plans directeurs en veillant à définir le développement souhaité de manière à réduire à un minimum les atteintes à l'environnement (art. 6 al. 3 et 8 LAT; art. 2 al. 1 lit. d OAT; voir aussi l'ATF 116 Ib 268 consid. 4c). Le Conseil fédéral a défini, à cette fin notamment, les stratégies d'organisation du territoire en Suisse dans son rapport sur les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse du 22 mai 1996 (FF 1996 III p. 526 et ss). Les stratégies de l'organisation du territoire constituent un ensemble cohérent de principes appelés à orienter - conformément aux buts et principes énoncés aux art. 1 et 3 LAT - les activités liées à la planification (rapport sur les Grandes lignes, FF 1996 III p. 559). Elles visent à garantir les conditions d'un développement durable "en ce sens que les mesures prévues sont orientées vers une vision globale et vers un maintien à long terme du potentiel de développement des différentes régions". Un développement est durable, selon le Conseil fédéral, s'il tient compte des contraintes économiques, sociales et écologiques, et s'il garantit que les besoins de la génération actuelle sont satisfaits sans porter préjudice aux facultés des générations futures de satisfaire leurs propres besoins (rapport sur les Grandes lignes, FF 1996 III p. 563). A cette fin, le développement de l'urbanisation doit davantage être canalisé vers l'intérieur du milieu bâti afin de mettre progressivement un terme à l'extension débordante des agglomérations. Il y a donc lieu de satisfaire les besoins futurs en matière de construction en premier lieu dans le tissu déjà urbanisé, ce qui permet d'utiliser plus rationnellement les infrastructures existantes de transports, d'approvisionnement et d'élimination des déchets. L'un des objectifs prioritaires de la politique du développement en Suisse tend à consolider le réseau polycentrique des villes afin que les petites et moyennes villes, bien desservies par le rail, offrent une solution de rechange à l'extension débordante des agglomérations. Il en résulte que le développement doit être localisé à proximité des arrêts de transports publics les mieux desservis qui se prêtent particulièrement bien à une densification de l'habitat ou à la localisation de pôles de développement (rapport sur les Grandes lignes, FF 1996 III p. 566 à 569 et 571 à 573). c) Le plan directeur cantonal a été adopté par le Grand Conseil par décret du 20 mai 1987. L'art. 2 du décret précise que les éléments du plan directeur qui lient les autorités sont les objectifs et les éléments prospectifs contenus dans les cartes. A cet égard, la carte du plan général d'urbanisation (carte 1.1.1) met en place un réseau de centres urbains bien desservis par les transports publics en prévoyant expressément de "soutenir le rôle dévolu aux centres notamment par la concentration d'activités économiques et de services diversifiés et par la densification de

l'habitat" (objectif 1.2.b du plan directeur cantonal). Le plan directeur cantonal distingue différents milieux d'habitat, soit le milieu urbain, périurbain rural et le milieu de montagne. La Commune de Bottens se situe à la limite des milieux rural et périurbain. Le milieu périurbain est constitué par la rencontre des milieux urbain et rural ; il est moyennement occupé mais très hétérogène. Les agglomérations ont pénétré l'espace rural en profondeur, transportant une part du mode de vie urbain dans les villages et déterminant un nouvel espace investi surtout par l'habitat individuel, qui s'étale plus ou moins largement (plan directeur cantonal p. 109). Dans le milieu périurbain, le plan directeur fixe les objectifs suivant : d'une part, « Distinguer les espaces homogènes les plus propices à l'agriculture, qui doivent lui être réservés en priorité, des espaces largement urbanisés qui seront consacrés, si nécessaire, à l'extension des localités » (objectif 1.5.h), et d'autre part, « Restructurer rationnellement les aires à urbaniser, notamment en luttant contre la dispersion, en favorisant de nouvelles formes d'habitat, et en soutenant la mise en place de foyers d'activités, d'équipement et de transports collectifs » (objectif 1.5.i). Pour économiser le sol et favoriser les relations sociales, il faut développer un habitat plus groupé, à proximité immédiate des villages. Il est également nécessaire de restructurer et de vivifier ces aires, en y favorisant l'implantation d'activités non gênantes et d'un minimum de services courants (plan directeur cantonal p. 111).

E. 4

a) Le plan d'affectation doit être élaboré sur la base des plans directeurs (art. 26 al. 2 LAT, art. 43 al. 1 LATC). L'art. 48 al. 2 LATC confirme encore que les zones à bâtir doivent être délimitées dans le cadre fixé par les plans directeurs ; cette disposition précise encore que les zones à bâtir doivent comprendre les terrains déjà largement bâtis ou probablement nécessaires à la construction dans les quinze ans à venir et qui seront équipés dans ce délai. Cette règle n'a cependant pas de portée propre par rapport à l'art. 15 LAT, précisant que les zones à bâtir comprennent les terrains propres à la construction qui sont déjà largement bâtis (let. a) ou seront probablement nécessaires à la construction dans les 15 ans à venir et seront équipés dans ce laps de temps (let. b). b) Le terrain largement bâti au sens de l'art. 15 al. 1 let. a LAT comprend un territoire construit de manière regroupée avec ses brèches dans la continuité du tissu bâti (Baulücken) (ATF 119 Ib 136 consid. 4b). Il doit appartenir de manière cohérente au milieu bâti et en partager les qualités (ATF 117 Ia 437 consid. 3e). En revanche, les parties de territoire situées à la périphérie, même partiellement bâties, ainsi que les périmètres non construits qui ont une fonction autonome par rapport à l'environnement construit ne peuvent pas être considérés comme des terrains largement bâtis. De même, les brèches importantes dans le milieu bâti, qui servent à l'aération du tissu urbain ainsi qu'à la création d'aires de délasserement ne font pas partie du milieu déjà largement bâti (ATF 121 II 424 consid. 5a). Ainsi, pour qualifier un terrain de largement bâti, l'on doit se trouver en présence d'un groupement de constructions formant un noyau (ATF 116 Ia 335 consid. 4a p. 337), soit un milieu bâti de manière compacte comportant des accès et des infrastructures, comprenant également des surfaces non bâties, formant des brèches dans le tissu bâti; mais il doit s'agir de surfaces de peu d'importance par rapport à l'étendue du milieu bâti dans lequel elles s'insèrent (ATF 122 II 462 consid. 6a). En l'occurrence, il n'est pas contesté que le secteur compris dans le périmètre du plan partiel d'affectation litigieux est composé de grandes surfaces non bâties (environ 20'000 m²) formant des brèches dans le tissu bâti du village de Bottens (qui est d'ailleurs peu compact) et qu'il ne peut être considéré comme un territoire déjà largement bâti au sens de l'art. 15 al. 1 let. a LAT. c) Le critère du besoin prévisible dans les quinze ans à venir fixé à l'art. 15

al. 1 let. b LAT a été relativisé par la jurisprudence. Il constitue l'un des éléments à prendre en considération dans la pesée des intérêts, car la demande privée ne suffit pas à justifier l'extension de zones à bâtir (ATF 116 Ia 341-342 consid. 3b/aa; 114 Ia 368 à 370 consid. 4). La question de savoir si une commune dispose de réserves suffisantes s'apprécie en tenant compte des objectifs des plans directeurs et en fonction de la situation locale et régionale ainsi que des autres besoins à prendre en considération, notamment dans le domaine de la protection des terrains agricoles et du paysage (ATF 118 Ia 158 consid. 4d; 116 Ia 339 consid. 3a p. 341, 115 Ia 360 consid. 3f/bb). Selon la jurisprudence, une planification orientée uniquement selon le critère du besoin n'est pas possible car elle serait contraire à l'objectif principal visé par la loi fédérale consistant à veiller à une utilisation mesurée du sol (art. 1^{er} al. 1 LAT). Les autorités doivent procéder à une pesée de l'ensemble des intérêts en présence. Les zones à bâtir ne peuvent continuellement s'agrandir et finalement supplanter tous les autres intérêts (ATF 117 Ia 434 consid. 3f p. 438 439). La loi fédérale prévoit expressément de limiter l'étendue des territoires réservés à l'habitat (art. 3 al. 3 LAT). Aussi, le Tribunal fédéral admet-il que les mesures restrictives dans ce domaine sont admissibles et défendables sous l'angle de la Constitution. Le fait que le terrain litigieux dispose de l'équipement de base n'entraîne pas non plus l'admission du recours. Selon la jurisprudence, même des terrains équipés peuvent – et même doivent – être attribués à une zone de non-bâtir si après la pesée de tous les intérêts en présence, une telle mesure s'impose (ATF 117 Ia 434 consid. 3g p. 439, ATF 116 Ia 197 consid. 2b p. 201 et ATF 113 Ia 367 consid. 2b). Dans la Commune de Bottens, s'agissant du besoin en terrains à bâtir ces prochaines années, il résulte des pièces du dossier que la capacité théorique des zones à bâtir légalisées - encore disponibles - (hors PPA "Au Caro Nord) est estimée à 60 habitants. Quant aux terrains compris dans le périmètre du PPA, ils permettraient la construction d'environ 50 logements, ce qui augmenterait la capacité d'environ 125 habitants (50 x 2,5 habitants en moyenne par logement). Ainsi, il y a lieu de retenir que la Commune de Bottens pourrait accueillir ces prochaines années quelque 185 nouveaux habitants au total. Selon les données du SCRIS, la population de la Commune de Bottens a augmenté ces dernières années de plus de 220 habitants, passant de 764 (en 1990) à 991 (en 2005) habitants. Durant cette même période, la population résidante du canton de Vaud a connu une augmentation démographique annuelle moyenne inférieure à celle de Bottens. Dans les quinze prochaines années, la population vaudoise (658'659 en 2006) devrait poursuivre sa progression pour atteindre 755'394 habitants en 2020, ce qui représente une augmentation de d'ordre de 13%, soit un rythme de presque 1% l'an. On doit en revanche s'attendre à une croissance nettement supérieure à la moyenne cantonale dans le district du Gros-de-Vaud: la population résidente (33'677 habitants en 2005) devrait atteindre 40'997 habitants durant la même période, ce qui représente une augmentation supérieure à 20% (rythme supérieur à 1% l'an). Ne paraît donc pas déraisonnable l'estimation faite par l'autorité de planification selon laquelle la population de la Commune de Bottens (qui comptait 989 habitants en 2006) devrait augmenter d'à peu près 20% pour atteindre quelque 1'200 habitants d'ici 2020. Comme la capacité de développement prévue dans l'ensemble des zones constructibles légalisées (y compris les terrains concernés par le PPA litigieux) est estimée à 185 habitants supplémentaires, cela porte la capacité d'accueil théorique projetée par l'autorité de planification à un peu moins de 1'200 habitants. L'extension de la zone à bâtir par l'affectation de la zone intermédiaire "Au Carro Nord" qui permettrait d'accueillir environ 125 habitants supplémentaires apparaît donc comme raisonnable et conforme aux objectifs de développement prévus par la Commune de Bottens dans ce secteur stratégique du

territoire communale. Le tribunal relève que ce secteur – qui se trouve au "centre névralgique" du village de Bottens et le long de la route cantonale RC 501 - doit être développé en priorité par rapport aux autres zones intermédiaires situées en périphérie du centre du village, ce qui justifie l'extension et la densification du secteur concerné. A cela s'ajoute que les terrains concernés par le PPA "Au Carro Nord" se trouvent à proximité de la station d'autobus, étant précisé qu'en ce qui concerne les transports publics, le carrefour au Carro (au nord du secteur concerné) fonctionne comme interface entre le réseau urbain des bus des Transports lausannois (TL) et le réseau interurbain desservi par les bus PTT. Le tribunal arrive à la conclusion que l'extension de la zone à bâtir dans ce secteur est conforme notamment à art. 15 LAT. d) Les recourants allèguent que les équipements actuels tels que la déchetterie communale et la station d'épuration, qui sont déjà à la limite de leur capacité, ne permettraient pas d'accueillir de nouveaux habitants. En ce qui concerne la déchetterie, un addenda au PPA "Les Véralets" prévoyant une extension d'environ 1000 m² a été mis en vigueur le 16 mai 2007. S'agissant de la station d'épuration, la Commune de Bottens a précisé que cette installation, construite en 1978, devait de toute manière être adaptée aux conditions actuelles d'épuration et a laissé entendre que les nouvelles adaptations devraient permettre de faire face à une croissance de la population. e) Les recourants relèvent que depuis la route de Lausanne (RC 501), on peut jouir d'une belle vue sur des fermes alignées sur la crête de la Grand Rue (située à l'ouest du secteur "Au Carro Nord"), vue qui serait masquée par l'implantation des bâtiments projetés. Or, l'inspection locale a permis de constater que cela ne concernait qu'un tout petit tronçon (une vingtaine de mètres) de la route de Lausanne d'où la crête en question risquerait de ne plus être visible en arrivant depuis Lausanne. Comme cela a été expliqué par la Commune de Bottens, les dimensions des immeubles initialement projetés ont été modifiées notamment pour maintenir au maximum le dégagement sur la crête quand on arrive depuis Lausanne. Pour répondre aux objections des opposants, le Conseil communal a d'ailleurs augmenté de 3 à 6 m la distance minimum par rapport aux limites des propriétés voisines ou entre bâtiments (art. 3 al. 3 du Règlement) et a réduit la longueur des bâtiments en la fixant à 25 au lieu de 30 m (art. 4 du Règlement). L'atteinte à la vue étant minime, le grief des recourants doit être rejeté, d'autant que le droit à la vue n'est pas protégé en droit public (cf. notamment AC.2006.0073 du 23 juin 2006).

E. 5

Les recourants se plaignent aussi de ce que le PPA litigieux ne mentionne aucun principe de circulation pas plus que les accès des bâtiments, ni ne comporte une réflexion approfondie sur la circulation à l'intérieur du village; ils reprochent aux autorités de planification de ne pas avoir intégré dans le PPA en cause les mesures de modération du trafic et de réaménagement de la route nécessaire à la sécurité notamment des piétons, tout en déplorant l'absence de l'aménagement d'un chemin piétonnier sécurisé. a) L'équipement d'une zone à bâtir doit assurer un accès suffisant aux véhicules automobiles. L'accès doit garantir les conditions de sécurité adéquates non seulement aux automobilistes mais aussi aux autres usagers de la route les plus vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes (J OMINI, Commentaire LAT, art. 19 n. 19). Les exigences concernant la sécurité des piétons sont notamment précisées par la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui prévoit l'établissement d'un réseau de chemins pour piétons dans les localités (art. 2 et 4 LCPR). Le message du Conseil fédéral relatif à ce projet de loi citait les conclusions suivantes du groupe de travail "Sécurité routière" qui avait été institué par le Département fédéral de justice et police : "La forte proportion de

piétons, en particulier d'enfants et de personnes âgées, tués ou blessés dans des accidents de la circulation, nécessitait d'urgence et partout une protection accrue". (FF 1983 IV p. 4). b) Le canton de Vaud n'a pas encore établi de législation d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre. Cependant, même en l'absence d'un plan du réseau des chemins pour piétons, les principes de la LCPR doivent être pris en considération pour déterminer si les mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (voir dans ce sens JOMINI, Commentaire LAT art. 19 n. 25, voir aussi DEP 1995 p. 609). c) La sécurité des piétons peut être assurée par la signalisation routière ou par des aménagements routiers qui permettent une modération effective du trafic (JOMINI, Commentaire LAT, art. 19 n. 24); ces mesures font toutefois l'objet de procédures distinctes de celles applicables à l'établissement des plans d'affectation et à l'octroi du permis de construire. Ces procédures doivent cependant être coordonnées; le plan d'affectation peut prévoir des mesures de modération du trafic à réaliser pour que l'équipement en accès soit considéré comme suffisant du point de vue de la sécurité des piétons notamment (v. arrêt AC 95/050 du 8 août 1996 consid. 3a/bb, p. 17 et 18). Cette coordination se heurte à des difficultés pratiques dans la procédure de demande de permis de construire; le requérant, contrairement à l'autorité de planification, ne dispose pas des moyens ni des compétences légales permettant de réaliser les aménagements de modération du trafic nécessaires à la sécurité des piétons. Il suffit donc que les conditions d'accès existantes présentent un degré de sécurité suffisant pour les piétons et, à défaut, que l'autorité compétente en matière de signalisation routière et d'aménagement routier prenne les dispositions nécessaires pour que la signalisation et les mesures de modification soient en place à l'achèvement du projet de construction (cf. sur toutes ces questions, AC.2004.0299 du 22 décembre 2006, consid. 7). d) En l'espèce, le périmètre du plan de quartier ne s'étend pas à la voie publique constituée par la rue cantonale RC 501, mais se limite aux terrains privés. Il est vrai que, vu sa fréquentation élevée (4500 vh/j), sa rectitude et la faible densité du tissu urbain actuel, le tronçon de la route de Lausanne RC 501 qui traverse le secteur litigieux est actuellement dangereux. C'est toutefois à tort que les recourants reprochent aux autorités de planification de ne pas avoir intégré dans le PPA litigieux les mesures de modération du trafic et de réaménagement de la route nécessaire à la sécurité des habitants. En audience, c'est à bon droit que les représentants des autorités concernées ont expliqué qu'il n'était pas nécessaire ni utile de prévoir ces mesures déjà au stade de l'adoption du PPA en question, tout en précisant qu'un plan routier serait établi prochainement et qu'il ferait l'objet d'une enquête publique séparée. D'ailleurs, on peut relever que la Commune de Bottens a déjà entamé une réflexion approfondie à ce sujet, puisqu'un avant-projet de plan directeur des "Espaces publics" et de modérations de la vitesse a été soumis à la Sous-commission des espaces publics, qui a donné son accord préliminaire le 20 janvier 1999 et émis un certain nombre de conseils et de recommandations. Il résulte d'ailleurs du rapport 47 OAT que la modération du trafic et la sécurité des utilisateurs sont des objectifs majeurs de restructuration des aménagements routiers à venir (plantation d'arbres de chaque côté de la chaussée, rétrécissement de la largeur de la chaussée à l'entrée du village etc.).

E. 6

Enfin, c'est à tort que les recourants contestent le degré de sensibilité II attribué au secteur d'habitation à moyenne densité (secteur B), qui permettrait, selon eux, des activités

gênantes pour les habitants du quartier. Ils relèvent encore qu'aucune mesure de bruit n'a été effectuée et que la répercussion du bruit automobile a été occultée. a) En vertu de l'art. 13 al. 1 LPE, le Conseil fédéral est compétent pour édicter, par voie d'ordonnance, des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes. Les mesures que les autorités compétentes sont appelées à prendre, en vue de limiter les émissions conformément à l'art. 11 LPE, sont énumérées - de façon exhaustive, pour celles qui sont fondées directement sur la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 120 Ib 436, cons. 2a/aa; 119 Ib 480 cons. 5a) - à l'art. 12 LPE, qui prévoit notamment l'application des valeurs limites d'émissions (art. 12 al. 1 let. a LPE), des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12 al. 1 let. b LPE) ou des prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 let. c LPE); par ailleurs l'art. 12 al. 2 LPE renvoie aux ordonnances du Conseil fédéral ou, pour les cas que celles-ci n'ont pas visés, aux décisions fondées directement sur cette loi fédérale. Les prescriptions des art. 11 ss LPE sur la limitation des émissions doivent être appliquées à l'occasion de la planification et de la construction de nouvelles installations, par quoi on entend notamment les bâtiments, les voies de communications, ainsi que d'autres ouvrages fixes (art. 7 al. 7 LPE), sans égard au fait qu'elles soient de nature publique ou privée (A.-Ch. Favre, op. cit., p. 41). Ces règles s'appliquent aussi aux installations existantes qui, lorsqu'elles ne satisfont pas aux prescriptions sur la protection de l'environnement, doivent en principe être assainies (art. 16 al. 1 LPE). b) L'art. 43 al. 1^{er} de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) prévoit que, dans les zones d'affectation selon les art. 14 et suivants de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, les degrés de sensibilité suivants sont à appliquer: le degré de sensibilité I dans les zones qui requièrent une protection accrue contre le bruit, notamment dans les zones de détente (let. a); le degré de sensibilité II dans les zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques (let. b); le degré de sensibilité III dans les zones où sont admises des entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones d'habitation et artisanales (zones mixtes) ainsi que dans les zones agricoles (let. c); le degré de sensibilité IV dans les zones où sont admises des entreprises fortement gênantes, notamment dans les zones industrielles (let. d). c) Dans le cas présent, l'art. 2 du Règlement relatif au PPA "Au Carro Nord" prévoit que le secteur A est destiné à l'habitation villageoise et aux activités qui lui sont liées, telles que des activités commerciales, pour autant qu'elles ne portent pas préjudice à l'habitation. Ainsi, la définition de ce secteur correspond à celle de la zone où le degré de sensibilité III est prévu par l'art. 43 OPB. L'art. 8 du Règlement dispose que le secteur B est destiné à l'habitation à moyenne densité et que les activités du tertiaire non gênantes pour l'habitation y sont autorisées; c'est donc à bon droit que le degré de sensibilité II a été appliqué à cette zone dans laquelle aucune entreprise gênante n'est autorisée. En outre, il est erroné d'affirmer qu'aucune étude acoustique concernant le projet PPA "Au Carro Nord" n'a été effectuée et que la répercussion du bruit automobile a été occultée. En effet, à la demande du SEVEN, un rapport sur le niveau d'évaluation du bruit a été établi le 30 mai 2002 par le bureau d'ingénieur Gilbert Monay, à Lausanne, qui a procédé à toutes les mesures nécessaires. Selon ses conclusions, les exigences telles que fixées par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) étaient satisfaites pour la route cantonale (RC 501) et la station service.

E. 7

Vu ce qui précède, le recours doit être rejeté et les décisions attaquées maintenues. Déboutés, les recourants supporteront, solidairement entre eux, les frais judiciaires et verseront en outre des dépens à la Commune de Bottens qui a été assistée d'un mandataire professionnel.

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