

VD_OMNI AC.2011.0174 vom 13. April 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-04-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0174

FR: VD_OMNI AC.2011.0174 du 13 avril 2012

IT: VD_OMNI AC.2011.0174 del 13 aprile 2012

Regeste

Camion-Transport SA, Rüttimann frères SA, Municipalité de Penthaz/Municipalité de Vufflens-la-Ville, ECA, Municipalité de Gollion, Service de l'environnement et de l'énergie, Service des eaux, sols et assainissement | Projet de centre de logistique conforme à l'art. 9 OPB dès lors que l'augmentation des nuisances en raison du trafic induit par le projet dans le secteur le plus critique est inférieure à 0,5 dB(A). Projet également conforme au regard de la législation sur la protection de l'air dès lors que, même s'il induit des émissions supplémentaires significatives dans un secteur (ouest lausannois) où les valeurs limites de l'Opair sont déjà dépassées, le projet ne provoque pas d'émissions supérieures à la moyenne et ne compromet pas la mise en oeuvre du plan des mesures. Exigences en matière d'équipement remplies compte tenu des caractéristiques du réseau routier existant et du fait que le projet ne provoque pas de nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Exigences en matière de protection des eaux (ch. 211 de l'annexe 4 à l'OEaux) également remplies dès lors que les mesures préconisées permettront d'assurer l'écoulement des eaux souterraines. Pas de raison de mettre en cause l'avis du service cantonal spécialisé sur ce point, assimilé dans une large mesure à un avis d'expert.

Erwägungen

E. 1

Rüttimann Frères et Camion-Transports SA mettent en cause la qualité pour recourir de la Commune de Penthaz. Celle-ci soutient que la qualité pour recourir doit lui être reconnue en application des art. 75 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36) et 57 LPE. a) L'art. 75 LPA-VD confère la qualité pour recourir à toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (let. a), ainsi qu'à toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir (let. b). Selon l'art. 57 LPE, les communes sont habilitées à user des moyens de recours prévus par le droit fédéral et le droit cantonal contre les décisions des autorités fédérales ou cantonales fondées sur la LPE et ses dispositions d'exécution, en tant qu'elles sont concernées par lesdites décisions et qu'elles ont un intérêt digne de protection à ce que celles-ci soient annulées ou modifiées. La jurisprudence reconnaît largement l'intérêt digne de protection de la collectivité sur cette base, soit parce qu'elle est directement concernée par la décision, soit parce que les effets de la décision en cause concernent le territoire communal, par exemple quand l'exploitation d'une installation provoque une augmentation du trafic sur les routes de la commune voisine. Le fait que les éventuelles immissions proviennent ou non du territoire communal ou qu'elles atteignent le territoire communal depuis une installation

sis sur le territoire d'une autre commune n'est pas déterminant (cf. ATF 133 II 181 consid. 3.2.3; 124 II 293 ; CDAP, arrêt AC. 2010.0311 du 21 décembre 2011 consid. 1b et les références; Stéphane Grodecki, la qualité pour recourir des communes genevoises au Tribunal fédéral en droit de la construction in RDAF 2010 I p. 244 ss, spéc. 250). Il ne suffit toutefois pas que la commune recourante se borne à formuler l'allégation selon laquelle le projet litigieux entraînerait des incidences sur sa planification ou que les émissions seraient susceptibles d'affecter ses citoyens. Encore faut-il que soit démontrée, pour le moins, la vraisemblance des incidences ou du risque invoqués, suivant la nature et l'intensité des immissions en jeu (cf. AC. 2010.0311 précité consid 1b). b) La qualité pour recourir de la Commune de Penthaz a été examinée récemment par le Tribunal cantonal dans un litige relatif à l'implantation d'un centre de distribution Denner à proximité, également dans la zone industrielle de Vufflens-Aclens (arrêt AC.2010.0311 précité). Le Tribunal a considéré à cette occasion que la qualité pour recourir de la Commune de Penthaz paraissait douteuse dès que le projet litigieux n'avait qu'un impact négligeable sur la circulation dans les villages de Penthaz et de Vufflens-la-Ville, ceci même sans la RC 177. Ceci était plus particulièrement lié au constat selon lequel le trafic poids lourds, que ce soit celui lié à l'approvisionnement du centre ou celui lié aux livraisons, se ferait essentiellement par la jonction autoroutière de Crissier et la RC 151 (en tous les cas pour l'approvisionnement) et ne passerait pas par le territoire des deux communes recourantes. Il était ainsi relevé que la réalisation de la RC 177 aurait principalement pour effet de décharger la jonction autoroutière de Crissier et les routes d'accès à cette jonction (soit le secteur le plus critique en matière de pollution de l'air et de bruit) et non pas de limiter le trafic en traversée des deux communes de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. Le même raisonnement peut être fait dans le cas d'espèce. Même si le trafic induit par le projet de Camion-Transports SA est un peu supérieur (316 mouvements quotidiens, dont 150 de véhicules lourds selon les notices d'impact contre 230 mouvements, dont 90 de véhicules lourds pour le projet Denner), le nombre de mouvements concernant le village de Penthaz sera très faible puisque, selon les constatations faites par le bureau CSD, sans la RC 177, tout le trafic poids lourds se dirigera vers la jonction autoroutière de Crissier sans passer par Penthaz et que seuls 33 mouvements de véhicules légers (soit 25 le jour et 7 la nuit) concerneront cette commune. Au plan de la recevabilité, on peut également se demander si la Commune de Penthaz, qui conteste plus particulièrement la prise de position du SEVEN admettant la délivrance du permis de construire et l'exploitation du centre de logistique malgré l'absence de réalisation de la RC 177, peut encore se prévaloir d'un intérêt digne de protection sur ce point. En effet, dans des déterminations complémentaires déposées le 11 octobre 2011, le SEVEN a modifié sa prise de position (et par conséquent la teneur de son autorisation spéciale) en ce sens qu'il subordonne désormais son accord à la condition que la RC 177 bénéficie d'un permis de construire définitif et exécutoire. Vu le sort du recours au fond, cette question peut toutefois également demeurer ouverte. Dès lors que, pour les motifs développés ci-dessous, le recours de la Commune de Penthaz doit être rejeté au fond, la question de sa qualité pour recourir souffre toutefois de demeurer indécise.

E. 2

S'il y a lieu à autorisation spéciale au sens de la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions, l'autorité compétente est le département désigné par cette législation. L'article 12, alinéa 2, du présent règlement est réservé. La jurisprudence cantonale a déjà constaté qu'en application de cette disposition, la compétence d'appliquer la loi fédérale sur la protection de l'environnement appartient à l'autorité cantonale si une autorisation spéciale

de cette autorité est requise. La commune ne peut par exemple pas refuser le permis de construire en raison des nuisances sonores: tenue par la décision cantonale, elle doit, si elle entend pouvoir refuser le projet, recourir contre la décision cantonale car les règles communales n'ont plus qu'une portée limitée (AC.2009.0103 précité, consid. 1a et référence). b) En l'occurrence, le projet impliquait la délivrance de plusieurs autorisations spéciales cantonales. En application de l'art. 2 al. 2 RVLPE, il appartenait à l'une des autorités cantonales compétente pour délivrer ces autorisations de se prononcer sur l'application de la législation sur la protection de l'environnement (soit la LPE, l'OPB et l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air [OPair ; RS 814.318.142.1]). La Municipalité de Vufflens-la-Ville ne pouvait dès lors a priori pas se prononcer sur ces questions. Cela étant, la municipalité demeurerait compétente pour déterminer si les exigences relatives à l'équipement du terrain (art. 22 al. 2 et 19 al. 1 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT ; RS 700]) étaient remplies. Or, selon la jurisprudence, une zone ou un terrain n'est équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159; CDAP, arrêt AC.2008.0017 du 14 décembre 2009). On peut par conséquent se demander si la municipalité ne pouvait pas se prononcer sur la conformité du projet au regard de la LPE, de l'OPB et de l'Opair en se fondant sur ses compétences en matière d'équipement, tout en relevant qu'admettre une compétence concurrente dans cette hypothèse soulève des questions délicates, notamment celle de l'articulation entre les décisions municipale et cantonale lorsque celle-ci ne concordent pas. En l'espèce, la question d'une éventuelle compétence concurrente de la municipalité et de l'autorité cantonale pour se prononcer sur la législation fédérale sur la protection de l'environnement souffre de demeurer indéterminée. A la lecture de la synthèse CAMAC, on constate en effet que le SEVEN s'est prononcé au sujet de la conformité du projet sur ce point par l'intermédiaire de sa division environnement qui, conformément à l'usage, a délivré un préavis dont il a été jugé à plusieurs reprises qu'il ne constituait pas une décision susceptible de recours (cf. AC.2006.0317 du 25 octobre 2007 consid. 3et les références). Cela étant, le cas d'espèce est particulier dès lors qu'il résulte de la synthèse CAMAC que le SEVEN était compétent pour délivrer une autorisation spéciale, ce qu'il a fait par l'intermédiaire de sa division énergie. Dans ces circonstances, compte tenu du fait que les divisions du SEVEN sont purement internes, on peut admettre que le SEVEN a délivré une autorisation spéciale dans le cadre de laquelle il a statué sur l'application de la législation sur la protection de l'environnement, autorisation qu'il a modifiée ultérieurement en la subordonnant au fait qu'un permis de construire définitif et exécutoire ait été délivré pour la RC 177. Finalement, on relève que la Municipalité de Vufflens-la-Ville et le SEVEN se sont tous les deux prononcés sur la conformité du projet au regard de la législation sur la protection de l'environnement en ce sens que ce dernier ne peut pas être autorisé sans la réalisation préalable de la RC 177, constat contre lequel est dirigé le recours de Rütimann Frères et Camion-Transports SA. Il convient dès lors d'examiner ci-après si, sur le fond, cette exigence relative à la réalisation préalable de la RC 177 est fondée.

E. 3

a) Sur le fond, il convient en premier lieu d'examiner le projet au regard de la législation sur la protection contre le bruit. A cet égard, il convient d'examiner si le projet respecte l'art. 9 OPB, qui régit les nuisances liées aux voies de communication. Cette disposition est libellée comme suit : " L'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne

doit pas entraîner: a. un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou b. la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement." b) Il résulte de la notice d'impact que le trafic induit par le projet (en tous les cas les poids-lourds) accédera à l'autoroute par la RC 151b, puis la RC 151 a pour rejoindre la jonction de Crissier et que les valeurs limites sont dépassées le long de la RC 151b. Cette route nécessite par conséquent un assainissement. Selon l'art. 9 let. b OPB, lorsqu'une voie de communication nécessite un assainissement en raison du fait qu'elle contribue au dépassement des valeurs d'immission (art. 13 al. 1 OPB), l'exploitation d'une nouvelle installation ne doit pas entraîner la perception d'immissions de bruit plus élevées. Ainsi, dans le cas de routes déjà fortement exposées au bruit, cette disposition n'interdit pas les nouveaux projets, mais requiert uniquement que l'on évite une augmentation perceptible du bruit (ATF 129 II 238 consid. 4 ; Anne-Christine Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, thèse Lausanne 2002, p. 308). En d'autres termes, l'application de l'art. 9 OPB n'empêche nullement une augmentation globale du trafic. Le Tribunal fédéral a ainsi rappelé que la seule question à résoudre, dans l'application de cette disposition, était celle de savoir si l'augmentation de trafic liée à l'exploitation de l'installation projetée entraînera pour les riverains la perception d'immissions de bruit plus élevées (ATF 1A.262/2000 du 6 juillet 2001, consid. 5b). Selon la jurisprudence du Tribunal administratif et du Tribunal cantonal, le seuil de perception est fixé à 0,5 dB (A) (cf., entre autres, AC.2007.0010 du 10 novembre 2008 consid. 5 ; AC.2006.0305 du 28 décembre 2007 consid. 5c/aa ; AC. 2006. 0317 du 25 octobre 2007 consid. 9b). Pour cette appréciation, il faut comparer les niveaux moyens d'évaluation conformément aux prescriptions de l'annexe 3 OPB, avant et après le début de l'exploitation de l'installation. S'agissant des immissions existantes, le Tribunal fédéral a précisé que l'autorité compétente pour délivrer un permis de construire n'était pas tenue d'ordonner des mesures d'assainissement d'une route dans le cadre de l'application de l'art. 9 let. b OPB, ces dernières faisant l'objet le cas échéant d'une procédure distincte (cf. arrêt précité dans la cause 1A.262/2000, consid. 5a). c) En l'espèce, il résulte de la notice d'impact complémentaire du bureau CSD du 23 février 2011 que les augmentations des émissions dues au trafic induit (véhicules légers et poids lourds) ne dépasseront pas 0,5 dB (A), avec ou sans la réalisation de la RC 177, constat qui est confirmé par le service cantonal spécialisé. Partant, l'augmentation de bruit ne saurait être qualifiée de perceptible par rapport au bruit du trafic existant. Le projet respecte par conséquent l'exigence spécifique de l'art. 9 let. b OPB, ceci même sans la réalisation de la RC 177. L'autorisation de construire ne saurait dès lors être subordonnée à la réalisation de cette route pour des motifs liés à la protection contre le bruit.

E. 4

Il convient encore d'examiner si le projet respecte la législation sur la protection de l'air. a) Le centre de logistique projeté constitue une installation stationnaire au sens de l'art. 2 al. 1er let. a de l'Ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair; RS 814.318.142.1). Au regard de la pollution de l'air, pourraient poser problème les accès au futur centre, qui constituent des infrastructures destinées au transport selon l'art. 2 al. 3 OPair. A cet égard, le projet doit être considéré comme une installation qui forme un tout au sens de l'art. 7 al. 7 LPE dont les conséquences sont à examiner dans leur ensemble. Il faut dès lors tenir compte de toutes les émissions occasionnées par les déplacements des véhicules liés au centre de distribution (camions, employés, visiteurs etc.) (cf. ATF 124 II

272 consid. 2a p. 668 ; ac.2010.0311 précité consid. 3b/bb). Le trafic induit par l'installation litigieuse s'effectuera en partie dans une région où les limites d'immissions que l'annexe 7 OPair fixe pour certains polluants atmosphériques sont dépassées (soit notamment dans les environs de la jonction autoroutière de Crissier), région qui est soumise à un plan de mesures d'assainissement de l'air (plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges). Ce dépassement des limites d'immissions dans la région est dû à l'effet conjugué de plusieurs installations, notamment des installations commerciales à forte fréquentation et des installations industrielles, certaines se trouvant déjà dans la zone industrielle de la Plaine de la Venoge. Pour les infrastructures destinées au transport, l'art. 18 OPair prévoit que l'autorité ordonne que l'on prenne, pour limiter les émissions dues au trafic, toutes les mesures que la technique et l'exploitation permettent et qui sont économiquement supportables (mise en œuvre du principe de prévention de l'art. 11 LPE dans le domaine de la pollution de l'air). Selon l'art. 19 OPair, s'il est établi ou à prévoir que des véhicules ou des infrastructures destinées au transport provoquent des immissions excessives, on procédera conformément aux dispositions régissant le plan des mesures (art. 31 à 34 OPair). Lorsque la pollution atmosphérique provient de plusieurs installations, l'autorité doit ainsi élaborer un plan des mesures propre à empêcher les émissions excessives ou à y remédier (art. 44a LPE). C'est au plan des mesures, en qualité d'instrument de coordination dans les cas complexes, qu'il incombe de choisir et d'organiser, sur la base d'un examen d'ensemble, les mesures adéquates en vue d'améliorer la qualité de l'air. Le plan des mesures doit ainsi veiller à ce qu'aussi bien les nouvelles sources d'émissions que celles qui existent déjà participent de manière adéquate à la diminution de la pollution de l'air et à la limitation des immissions excessives. S'il y a lieu de penser qu'une installation future provoquera à elle seule des émissions d'une importance telle qu'elles nécessiteront des mesures supplémentaires, l'autorisation de construire ne sera alors délivrée qu'une fois les mesures prévues dans le plan pour le projet litigieux adoptées, voire mises en œuvre (ATF 131 II 103 consid. 3.1 p. 114 et les références citées). Contrairement à ce qui est admis dans le domaine de la lutte contre le bruit, la législation fédérale ne contient pas de dispositions spéciales de restriction de bâtir en matière de protection de l'air. Le Tribunal fédéral considère en effet que l'autorité ne peut pas invoquer le motif de l'excès des nuisances d'ensemble pour refuser d'autoriser la réalisation de projets conformes à la zone et qui ne produiront pas d'émissions supérieures à la moyenne (ATF 124 II 272 consid. 4 c/bb; 120 Ib 436, consid. 2c/cc; 119 Ib 480, consid. 5c et d; 118 Ib 26 ; TA, arrêt AC.2003.0113 du 2 février 2004 consid. 4d/cc/cc/bbbb). On ne saurait toutefois en déduire que le projet litigieux, dès lors qu'il respecte cette exigence, puisse être admis sans autre examen. Comme on se trouve dans une situation où plusieurs installations produisent des nuisances excessives, il appartient en effet au plan des mesures OPair de déterminer la portée du principe de prévention. En d'autres termes, il faut d'abord se demander si le projet contrevient à l'une ou l'autre des mesures figurant dans le plan OPair de l'agglomération lausannoise. b) En l'occurrence, il résulte de la notice d'impact que les émissions polluantes globales liées au trafic généré par le projet dans le périmètre d'étude s'élèvent à 2,0 t de NOx (+ 1,3 %), 40 kg de PM-10 (+ 1,1 %) et 287 t de CO2 sans la RC 177 et à 1,6 t de NOx (+ 1,1 %), 30 kg de PM-10 (+ 0,8 %) et 233 t de CO2 avec la RC 177. Dans sa prise de position figurant dans la synthèse CAMAC, le SEVEN relève que les scénarios avec et sans RC 177 donnent des résultats très similaires quant aux émissions globales de polluants atmosphériques. Par contre, ces deux scénarios se différencient si on établit les bilans d'émissions par secteur. Pour le périmètre de Bussigny-Aclens, le SEVEN

relève ainsi une augmentation des émissions polluantes de 3,4 % pour les NOx et de 2,8 % pour les PM-10 sans la RC 177 et de 2,7 % pour les NOx et de 1,6 % pour les PM-10 avec la RC 177. Dans le périmètre de Crissier-Ecublens, soit le périmètre où la pollution de l'air est la plus importante, le SEVEN relève que l'augmentation des émissions de PM-10 est doublée sans la RC 177, les augmentations restant toutefois relativement faibles, de l'ordre de 0,5 % et de 1 % pour les scénarios avec et sans la réalisation de la RC 177. Le SEVEN explique que cet effet relatif de l'ordre du pourcent s'explique par les charges de trafic particulièrement élevées enregistrées dans ce secteur (synthèse CAMAC p. 5). c) Même si le projet induit des émissions de polluants atmosphériques supplémentaires significatives, notamment dans un secteur (ouest lausannois) où les valeurs limites de l'Opair sont déjà dépassées, on ne saurait considérer que l'on se trouve en présence d'une installation produisant des émissions « supérieures à la moyenne ». On constate notamment que les émissions induites par l'installation litigieuse sont inférieures à celle provoquées par certains centres commerciaux implantés dans l'ouest-lausannois dans les environs de la jonction autoroutière de Crissier. Pour ce qui est de la conformité du projet par rapport au plan des mesures Opair de la région lausannoise, le Tribunal a déjà eu l'occasion de relever dans son arrêt relatif au centre de distribution Denner que le plan des mesures mentionne la construction de la RC 177 afin de diminuer le trafic actuellement concentré sur la jonction de Crissier, mais ne subordonne pas le développement de la zone industrielle de Vufflens-Aclens à la réalisation de cette route. On ne saurait dès lors considérer que la construction du centre de logistique de Camion-Transports SA compromet l'application du plan des mesures dans le secteur concerné. c) Il résulte de ce qui précède que le projet respecte également la législation sur la protection de l'air, même en l'absence de réalisation de la RC 177.

E. 5

La Municipalité de de Vufflens-la-Ville soutient que les exigences en matière d'équipement ne sont pas respectées. a) Selon les art. 22 al. 2 let. b LAT et 104 al. 3 LATC, la municipalité ne peut accorder le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de cette dernière. Pour qu'un terrain soit réputé équipé, l'art. 19 LAT exige qu'il soit desservi d'une 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. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (cf. ATF 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les arrêts cités; ATF 1C 36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.1). Pour qu'une desserte routière soit adaptée à l'utilisation prévue, il faut d'abord que la sécurité - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (ATF 1C 36/2010 précité consid. 4.1). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan des 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 pas être absorbé par le réseau routier. b) Dans l'affaire concernant le centre de distribution Denner, le Tribunal a constaté que le projet ne posait pas de problème en ce qui concernait la capacité du réseau routier (AC.2011.311 précité consid 3b). Compte tenu du nombre de

mouvements induits par le projet de Camion-Transports SA et des caractéristiques du réseau routier existant, le tribunal n'a pas de raison de remettre en cause cette appréciation dans le cas d'espèce, l'accroissement du trafic pouvant également être absorbé par le réseau routier. On a vu au surplus que le projet ne provoque pas de nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Partant, les exigences en matière d'équipement sont respectées.

E. 6

La Commune de Penthaz invoque une violation des dispositions de l'ordonnance 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201), plus particulièrement du chiffre 211 de l'annexe 4 de l'OEaux. a) Aux termes de l'art. 19 al. 1 de la loi du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.2) les cantons subdivisent leur territoire en secteurs de protection en fonction des risques auxquels sont exposées les eaux superficielles et les eaux souterraines. Selon l'art. 19 al. 2 LEaux, la construction et la transformation de bâtiments et d'installations, ainsi que les fouilles, les terrassements et autres travaux analogues dans les secteurs particulièrement menacés sont soumis à autorisation cantonale s'ils peuvent mettre en danger les eaux. Selon l'art. 29 OEaux, les secteurs particulièrement menacés au sens de l'art. 19 al. 2 LEaux comprennent notamment le secteur Au de protection des eaux, destiné à protéger les eaux souterraines exploitables. Ce secteur comprend les eaux souterraines exploitables ainsi que les zones attenantes nécessaires à leur protection (cf. ch.111 de l'annexe 4 à l'OEaux). Le chiffre 211 al. 2 de l'annexe 4 à l'OEaux prévoit que, dans le secteur Au de protection des eaux, on ne mettra pas en place des installations qui sont situées au-dessous du niveau moyen de la nappe souterraine. L'autorité peut toutefois accorder des dérogations lorsque la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol est réduite de 10% au plus par rapport à l'état non influencé par les installations en question. b) Le projet est prévu dans un secteur Au de protection des eaux. La Commune de Penthaz soutient que les exigences fixées ch. 211 al. 2 de l'annexe 4 à l'OEaux ne pourront pas être respectées dès lors que, selon la notice d'impact sur l'environnement (rapport du Bureau Karakas et Français), l'obstruction qu'impliquera le sous-sol du bâtiment projeté pour la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol sera supérieur au 10% maximum autorisés par cette disposition. Le rapport Karakas et Français (p. 4) prévoit effectivement que l'obstruction sera supérieure à 10%. Les auteurs du rapport proposent toutefois de réaliser un système de by-pass qui permettra de rétablir la continuité des écoulements vers l'aval. Dans l'autorisation spéciale qui figure dans la synthèse CAMAC, le service cantonal spécialisé (SESA) a relevé que les mesures préconisées permettront d'assurer l'écoulement des eaux souterraines sans risque d'effet de barrage. Comme il l'a relevé dans ses déterminations sur le recours, ceci a permis au SESA de considérer que les conditions d'une dérogation en application du ch. 211 al. 2 de l'annexe 4 à l'OEaux étaient remplies. Lorsqu'il s'agit d'examiner des questions de nature technique, le tribunal s'impose une certaine retenue, notamment à l'égard des préavis de services cantonaux spécialisés, assimilés dans une large mesure à des avis d'experts. Le tribunal ne peut s'écarter de l'avis du service spécialisé que pour des motifs convaincants; il en est de même en ce qui concerne les constatations de fait qui fondent cet avis (cf. CDAP, AC.2009.0138 du 20 mai 2010 consid. 5b/bb ; TA, AC.2006.0131 du 13 juillet 2007 consid. 6 c et références ; en matière d'études d'impact: Théo Loretan, Klaus Vallender, Jean-Baptiste Zufferey, La loi sur la protection de l'environnement; Jurisprudence de 1990 à 1994, DEP numéro spécial mai 1996, p. 27 et jurisprudences citées). En l'occurrence, le tribunal n'a pas de raison, s'agissant d'une question essentiellement technique, de s'écarter de l'avis du service

cantonal spécialisé. Il y a lieu dès lors de constater que, moyennant la mise en œuvre des mesures préconisées par le bureau Karakas et Français, les exigences posées par la LEaux et l'OEaux en matière de protection des eaux souterraines sont respectées, le grief soulevé par la Commune de Penthaz à cet égard n'étant par conséquent pas fondé.

E. 7

Dans sa réponse au recours, la Municipalité de Vufflens-la-Ville relève que l'emplacement de la connexion du projet aux voies ferrées ne paraît pas conforme au PPA Plaine de la Venoge et que se pose par conséquent la question de l'octroi d'une dérogation, question qui n'a pas été traitée dans la décision communale relative au permis de construire. Dès lors que l'octroi éventuel d'une dérogation doit résulter d'une pesée globale d'intérêts prenant en compte l'ensemble des circonstances et que la municipalité dispose d'un pouvoir d'appréciation à cet égard (cf. CDAP, AC.2009.0276 du 23 avril 2010 consid. 4d et les références citées), il n'appartient pas au tribunal de se prononcer, en l'absence d'une décision préalable de municipalité sur ce point. Il n'y a par conséquent pas lieu d'examiner plus avant la question de la conformité au PPA de la connexion du projet aux voies ferrées.

E. 8

Il résulte des considérants que le recours de Rütimann Frères et Camion-Transports SA doit être admis. La décision attaquée doit par conséquent être annulée et le dossier retourné à la Municipalité de Vufflens-la-Ville afin qu'elle statue à nouveau, notamment après avoir examiné la conformité du projet au PPA. Le recours de la Commune de Penthaz doit être rejeté, dans la mesure où il est recevable. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont mis à la charge des communes de Penthaz et Vufflens-la-Ville. Ces dernières verseront en outre des dépens aux recourantes, qui ont agi par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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