

VD_OMNI AC.2011.0176 vom 21. September 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-09-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0176

FR: VD_OMNI AC.2011.0176 du 21 septembre 2012

IT: VD_OMNI AC.2011.0176 del 21 settembre 2012

Regeste

TOLUSSO/Municipalité de La Tour-de-Peilz, SOCIETE DES PRODUITS, Service de l'environnement et de l'énergie, Service de la mobilité | Projet de construction d'une aire de stationnement pour 428 véhicules. Comme ce projet ne provoquera que des nuisances moyennes, pas de nécessité d'adopter préalablement un plan de mesures au sens de l'OPair (consid. 5).

Erwägungen

E. 1

Il convient de prendre acte du retrait des recours formés par Françoise Dénéreaz et Michel Rumpf, par l'Hoirie Gargioli et Marietta Bovay-Gargioli, ainsi que par Hélène Houpillart. Pour ces recourants, la cause est liquidée sans frais, ni dépens.

E. 2

La qualité pour agir de Clément Tolusso est contestée. a) Clément Tolusso est propriétaire en main commune de la parcelle n°598 de Vevey, conjointement avec Judith Tolusso Kane et Christophe Tolusso. Dans la propriété en main commune, le droit de chaque propriétaire s'étend à la chose entière (art. 652 CC). A défaut d'autres règles, les droits des propriétaires en main commune, en particulier celui de disposer de la chose, ne peuvent être exercés qu'en vertu d'une décision unanime (art. 653 al. 2 CC). Il s'agit là d'un cas de consorité nécessaire (ATF 129 III 715 consid. 3.3 p. 720), qui a pour conséquence que les propriétaires doivent recourir conjointement ou, lorsque l'un agit au nom des autres, que ceux-ci ratifient le recours (cf. arrêts AC.2009.0231 du 15 janvier 2010, consid. 1d; AC.2001.0188 du 22 mai 2001). Cette solution souple répond aux exigences de la prohibition de l'arbitraire et du formalisme excessif (ATF 1P.354/2002 du 31 octobre 2002, consid. 3; arrêt AC.2009.0231, précité). Judith Tolusso Kane et Christophe Tolusso ont ratifié le recours. De l'avis de la constructrice, cette ratification, intervenue neuf mois après le dépôt du recours, serait tardive et le recours partant irrecevable. Cela étant, c'est à la requête du juge instructeur, du 3 mai 2012, que Clément Tolusso a fait ratifier le recours par les autres propriétaires. Il serait paradoxal de lui faire accomplir cet acte nécessaire pour considérer, après coup, que cette démarche réclamée par le juge, serait tardive. Il convient dès lors de considérer le recours comme recevable sur ce point, tout en laissant indécise la question de savoir si l'opposition formée par Clément Tolusso seul était elle-même recevable. b) A qualité pour recourir 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 dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (art. 75 let. a de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative – LPA-VD, RSV 173.36, applicable à la procédure de recours devant le Tribunal cantonal, par renvoi de l'art. 99 de la même loi). L'art. 75 let. a LPA-VD

s'interprète à la lumière de la disposition équivalente de l'art. 89 al. 1 let. a de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral – LTF; RS 173.110 (arrêts AC.2010.0264 du 14 février 2011, consid. 1a; AC.2010.0324 du 22 octobre 2010, consid. 2, et les arrêts cités). L'intérêt en question peut être juridique ou de fait; il ne doit pas nécessairement correspondre à celui protégé par la norme invoquée. Il faut toutefois que le recourant soit touché plus que quiconque ou la généralité des administrés dans un intérêt important, résultant de sa situation par rapport à l'objet litigieux. L'admission du recours doit lui procurer un avantage de nature économique, matérielle ou autre (ATF 137 II 40 consid. 2.3 p. 43; 135 II 145 consid. 6.1 p. 150, 430 consid. 1.1 p. 433, et les arrêts cités). L'intérêt doit être direct et concret; en particulier, la personne doit se trouver dans un rapport suffisamment étroit avec la décision; tel n'est pas le cas de celui qui n'est atteint que de manière indirecte et médiate (ATF 135 II 145 consid. 6.1 p. 150; 130 V 196 consid. 3 p. 202/203, 514 consid. 3.1 p. 515, et les arrêts cités). Le recours formé dans le seul intérêt de la loi ou d'un tiers est irrecevable (ATF 137 II 40 consid.

E. 2.3

p. 43; 135 II 145 consid. 6.1 p. 150; 133 II 249 consid. 1.3.2. p. 253, 468 consid. 1 p. 470, et les arrêts cités). Il y a lieu de prêter une attention particulière à ces exigences tendant à exclure l'action populaire lorsque, comme en l'espèce, ce n'est pas le destinataire de la décision qui recourt, mais un tiers (ATF 135 II 145 consid. 6.1 p. 150; 133 V 239 consid. 6.3 p. 243, et les arrêts cités). Pour que le voisin puisse se voir reconnaître la qualité pour agir est notamment déterminant la proximité de l'objet du litige. A été admise la qualité pour agir dans le cas où les parcelles litigieuses étaient distantes de 25 m (ATF 137 II 30), de 45 m (ATF 1P.643/1989 du 4 octobre 1990), de 70 m (ATF 1P.410/1988 du 12 juillet 1989), de 120 m (ATF 116 Ib 323 consid. 2 p. 325) ou de 150m (ATF 121 II 171 consid. 2c/bb p. 175). La qualité pour agir a été déniée dans des cas où cette distance était de 800 m (ATF 111 Ib 160 consid. 1b), 600 m (ATF 1A.179/1996 du 8 avril 1997, consid. 3a, reproduit in : RDAF 1997 I 242), 220 m (ATF 1A.46/1998 du 9 novembre 1998, consid. 3c), 200 m (ATF A.122/1983 du 2 novembre 1983, reproduit in: ZBI 85/1984 p. 378), 150 m (ATF 112 Ia 119 consid. 4b p. 123) et de 100 m (ATF 1C_342/2008 du 27 octobre 2008, consid. 2). La distance par rapport à l'objet du litige ne constitue toutefois par l'unique critère pour déterminer la qualité pour agir du voisin. S'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions – bruit, vibrations, lumière, poussières ou autres – touchant spécialement les voisins, même situés à quelque distance, la qualité pour agir leur sera reconnue (ATF 125 II 10 consid. 3a p. 15; 1A.179/1996, précité; 1C_63/2010 du 14 septembre 2010, consid. 4.1). c) Clément Toluoso, Judith Toluoso Kane et Christophe Toluoso sont propriétaires de la parcelle n°598 de Vevey, sis à la rue d'Italie n° 25 à Vevey, dans la partie orientale du bourg. Cet endroit est distant d'environ 400 m de la parcelle n°22. Quant à Clément Toluoso, il est locataire d'un appartement sis à la rue d'Italie n°33, soit plus à l'ouest que la parcelle n°598, à une distance d'environ 450 m de la parcelle n°22. Lors de l'inspection locale du 4 juillet 2012, la Cour a parcouru à pied ce trajet, en suivant la rue d'Entre-Deux-Villes, le giratoire qui se trouve à l'extrémité Est du bourg de Vevey, et la rue d'Italie. Selon le plan des accès et le schéma de circulation produit par le constructeur lors de l'audience du 4 juillet 2012, le trafic des camions empruntera la rue des Chenevières, au Nord de la rue d'Italie, qu'aucun camion lié au chantier n'utilisera. Quant à l'affirmation toute générale que la création de 700 places de travail supplémentaires sur le site de Nestlé entraînera nécessairement des nuisances pour les habitants de la rue d'Italie, elle est si générale et inétayée qu'elle procède de la pétition

de principe. Partant, le recours est irrecevable au regard de l'art. 75 let. a LPA-VD. Supposé recevable, il devrait être rejeté, pour les motifs qui suivent.

E. 3

Les recourants soutiennent que le PPA, remontant à plus de vingt ans, serait obsolète; il ne tiendrait pas compte des changements intervenus depuis lors, spécialement l'important développement démographique de la région. a) Aux termes de l'art. 21 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), les plans d'affectation ont force obligatoire pour chacun (al. 1); lorsque les circonstances se seront sensiblement modifiées, les plans d'affectation feront l'objet des adaptations nécessaires (al. 2). L'art. 21 LAT consacre une solution de compromis entre deux exigences contradictoires. D'une part, l'aménagement du territoire constitue un processus continu, et la détermination des différentes affectations implique des pesées d'intérêts fondées sur des circonstances changeantes et des pronostics qui ne se confirment jamais entièrement; l'adaptation des plans d'affectation est dès lors indispensable pour assurer, progressivement, leur conformité aux exigences légales. D'autre part, il faut tenir compte des intérêts privés et publics dont la protection exige une certaine sécurité juridique et la stabilité des plans (ATF 132 II 408 consid. 4.2 p. 413). Ces deux exigences doivent être mises en balance, tant du point de vue de l'intérêt privé, que de l'intérêt public; l'autorité doit décider en fonction des circonstances concrètes du cas, notamment lorsqu'elle est appelée à statuer sur un projet de modification d'un plan d'affectation en vigueur (ATF 132 II 408 consid. 4.2 p. 414; 131 II 728 consid. 2.4 p. 733; arrêts AC.2011.0111 du 27 février 2012, consid. 3b; AC.2009.0250 du 28 février 2011, consid. 2b). Les circonstances à prendre en considération tiennent notamment à la durée de validité du plan d'affectation, ainsi qu'à son degré de précision et de réalisation; pour autant que le plan satisfasse aux exigences de la LAT, sa stabilité doit être assurée pour quinze ans au moins (cf. art. 15 let. b LAT; ATF 128 I 190 consid. 4.2 p. 198/199). Le contrôle préjudiciel d'un plan d'affectation entré en force est en principe exclu, à moins que la législation ait changé dans l'intervalle, que le particulier touché n'ait pas pu se rendre pleinement compte de la portée du plan ou qu'il n'ait pas eu la possibilité, effective et concrète, de défendre ses droits dans la procédure d'adoption du plan, ou encore qu'il puisse démontrer que l'intérêt public lié à la limitation contestée a disparu (ATF 135 II 209 consid. 5.1 p. 219; 123 II 337 consid. 3a p. 342; 121 II 317 consid. 12c p. 346, et les arrêts cités; arrêts AC.2010.0202 du 13 avril 2011, consid. 1a; AC.2009.0250, précité, consid. 2a; AC.2008.0112 du 11 août 2009, consid. 3, et les arrêts cités). b) Le PPA remonte à 1990, soit à une époque où la LAT était déjà en vigueur. Les exigences de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ont été prises en considération dans ce cadre. Le PPA englobe la seule parcelle n°22, constituée après la réunion des anciennes parcelles n°22, 23, 25 et 26. Il définit de manière précise, l'implantation et la dimension des bâtiments, leur destination, la surface brute de planchers, les aires de stationnement et leur capacité, ainsi que les aménagements extérieurs. Il résulte de ces caractéristiques que la constructrice dispose depuis plus de vingt ans du droit de construire le bâtiment qui fait l'objet du litige. Cela fonde son droit à la stabilité du PPA, dont elle ne demande pas la modification, pour ce qui la concerne. Que la population de la Riviera ait augmenté au cours des dernières années ne constitue pas en soi un motif de révision du PPA – sans quoi, il faudrait réviser tous les plans d'affectation de la région qui remonteraient à plus de vingt ans. Hormis l'assertion toute générale de l'obsolescence du PPA, les recourants n'indiquent pas pour quel motif précis le PPA devrait être tenu pour désuet, comme ils le prétendent, au point que les exigences de la LAT ne seraient pas respectées. c) Les recourants sont

propriétaires de la parcelle n°598 depuis 2001. Ils n'ont, partant, pas pu participer à la procédure d'adoption du PPA, qui remonte à 1990. Cela ne leur donne toutefois pas le droit de demander à pouvoir remettre en cause, de ce fait, le PPA. Une autre solution impliquerait que les plans d'affectation devraient être réexaminés à chaque changement de propriétaire dans le voisinage – ce qui produirait des résultats absurdes. Les conditions du contrôle préjudiciel du PPA ne sont ainsi pas réunies. d) Tel qu'il est invoqué, le grief selon lequel la Municipalité aurait dû faire usage de la faculté que lui réserve l'art. 77 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC, RSV 700.1), de rejeter la demande de permis de construire à raison de la procédure, en cours, d'adoption du nouveau plan d'affectation communal, n'a pas de portée propre en l'espèce. En outre, ce projet de plan a été soumis par deux fois aux services de l'Etat. Il a été remanié pour tenir compte du projet de plan d'agglomération «Rivelac». Il devrait être mis en consultation dans le courant de l'automne 2012. Selon le représentant de la Municipalité qui s'est exprimé à ce sujet lors de l'audience du 4 juillet 2012, ce projet de plan ne devrait pas être adopté par le Conseil communal avant un an au mieux, mais plus vraisemblablement à l'horizon de 2013 ou 2014. En l'état, le projet de plan d'affectation ne prévoit pas l'abrogation du PPA.

E. 4

Les recourants critiquent le fait qu'une étude d'impact sur l'environnement n'a pas été effectuée. a) Aux termes de l'art. 10a de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site (al. 2); le Conseil fédéral désigne les types d'installations qui doivent faire l'objet d'une étude d'impact (al. 3). Sur la base de cette délégation, le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, du 19 octobre 1988 (OEIE; RS 814.011). Sont notamment soumis à cette étude, les parcs de stationnement pour plus de 500 voitures (ch. 11.4 de l'Annexe à l'OEIE, par renvoi de l'art. 1 de cette ordonnance). L'aire de stationnement prévue, portant sur un total de 428 places de stationnement, n'est pas soumise à une étude d'impact. b) Les recourants le contestent, en arguant que compte tenu d'un accroissement de 700 places de travail sur le site de Nestlé, la création de 428 places de stationnement seulement relèverait d'un «subterfuge». aa) La réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction (art. 40a al. 1 du règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, du 19 septembre 1986 - RLATC, RSV 700.11.1). En l'occurrence, dans la synthèse CAMAC n°111303, le SEVEN et le SM se sont référés à la norme VSS n°640281. Comme son représentant l'a confirmé lors de l'audience du 4 juillet 2012, le SM a tenu compte d'une localisation de type B, correspondant au cas où la part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personnes oscille entre 25 et 50%, avec une desserte de transports publics supérieure à quatre fréquences par heure (ch. 10.2 de la norme n°640281). Le SM tient compte, pour la localisation de type B, non pas du lieu d'habitation du personnel se rendant sur le lieu de travail, mais des caractéristiques du territoire dans lequel doit s'implanter le projet. Pour le type B, l'offre en places de stationnement doit correspondre à 40% au minimum et à 60% au maximum des valeurs indicatives selon la

norme. Il faut ensuite prévoir une place pour handicapés pour chaque part de 50 places (ch. 8 de la norme n°640281). Pour les surfaces administratives, on compte deux places par 100 m² de surface brute de plancher, pour le personnel, auxquelles on ajoute 0,5 place par 100 m² de surface brute de plancher, pour les visiteurs (ch. 10.1, tableau 1, de la norme n°640281). Compte tenu d'une surface brute de plancher totale de 35'148 m², la valeur indicative totale est de 879 places (soit 703 pour le personnel et 176 pour les visiteurs). La fourchette afférente à la localisation de type B est ainsi de 352 places au minimum, et de 527 places au maximum (40% et 60% de 879 places). Le nombre de places retenu, soit 428 places, correspond à un taux de 48,7%. Selon le SM, les exigences de la norme n°640281 sont ainsi respectées. bb) Les recourants objectent à cela qu'il serait illusoire de croire que les employés de Nestlé se soumettraient au transfert modal, de la voiture privée aux transports publics, nécessaire pour que l'aire de stationnement ne soit pas sous-dimensionnée. Dans le dossier, se trouve un rapport de mobilité établi en janvier 2011 par la société Mobilidée Sàrl. Ce document relève qu'avec l'accroissement de l'effectif des employés de Nestlé, consécutif à la réalisation du projet, le rapport entre le nombre d'employés et les places de stationnement offertes passerait de 0,47 à 0,31 (en comptant les places pour les visiteurs) et de 0,44 à 0,28 (sans compter les places pour les visiteurs). Cela impliquerait notamment de faire en sorte que la part des transports en commun passe de 13% à 37%, celle du covoiturage de 3% à 20%, et celle de la mobilité douce de 13% à 19%. Selon ce rapport, la marge de progression des moyens de transports alternatifs au véhicule privé serait suffisante, compte tenu de la proximité des gares de Vevey et de la Tour-de-Peilz, ainsi que de la ligne de bus VMCV. Après l'audience du 4 juillet 2012, à l'invitation du Tribunal, Nestlé a produit un rapport établi par son service des relations humaines, qui donne un premier aperçu des résultats du plan de mobilité, mis en œuvre de manière anticipée dès le 30 avril 2012. Seuls les employés ayant obtenu une place de stationnement ont accès aux parkings existants, selon des critères tenant compte de la durée du transport, lorsqu'il est supérieur à celui possible en transports publics, de la durée du temps de travail, et de la nécessité de transporter des enfants de moins de dix ans. Les employés renonçant à se déplacer en voiture touchent une prime mensuelle de 50 fr. Nestlé a contribué, pour un montant de 224'000 fr., à la création de trois des quatre stations «Velopass» de la Riviera; elle verse un montant annuel de 60'000 fr. pour les frais de fonctionnement. Les employés de Nestlé peuvent utiliser gratuitement les vélos mis à disposition, pendant les heures de travail. Ils peuvent également utiliser, à l'essai, des vélos électriques. Nestlé a proposé à son personnel des abonnements Mobilis, à prix réduit, un logiciel pour faciliter le covoiturage, ainsi que des véhicules «Mobility Carsharing». Ces mesures ont permis de réduire la part du transport en voiture individuelle de 69 à 30,5%, de faire croître la part d'utilisation des transports publics de 13 à 28%, celle de la mobilité douce de 13 à 17%, celle du covoiturage de 3 à 13%. Dans sa détermination du 8 août 2012, le SM a relevé ces résultats avec satisfaction, et considéré que l'objectif de réduire à 24% la part des utilisateurs des véhicules privés sur le site de Nestlé était un objectif atteignable. Le SM a considéré toutefois qu'il était nécessaire que Nestlé s'engage à maintenir ses efforts, y compris dans la phase des travaux. Il appartiendra à la Municipalité d'y veiller. Le Tribunal n'a pour sa part aucune raison de se détacher sur ce point de l'avis du service spécialisé. Les allégations toutes générales des recourants, selon lesquels les objectifs fixés seraient irréalistes ne sont pas déterminantes. c) Les recourants exposent que le nombre de places de stationnement décisif pour la mise en œuvre d'une étude d'impact devrait tenir compte des aires de stationnement publiques se trouvant à proximité. aa) Pour que des ouvrages

distincts soient considérés comme les éléments d'une installation unique et, partant, assujettis à l'étude d'impact s'ils atteignent ensemble le seuil déterminant fixé par le ch. 11.4 de l'Annexe à l'OEIE, il faut qu'existe entre eux un lien fonctionnel et spatial étroit. Le fait que ces ouvrages soient desservis par les mêmes voies de trafic n'est pas déterminant. Il faut que les constructeurs agissent de concert, avec une organisation et un projet communs (ATF 1A.110/2006 du 19 avril 2007, consid. 2.3, et les références citées, reproduit in: DEP 2007 p. 485; 1A.270/1996 du 25 juin 1997, reproduit in: RDAF 1998 I p. 98; cf. également l'arrêt rendu le 17 mai 2006 par le Tribunal administratif du canton de Zurich, reproduit in: DEP 2006 p. 914). bb) En l'état, Nestlé dispose de 330 places de stationnement sur les aires existantes. Le projet porte sur la réalisation de 428 places, soit une centaine de places supplémentaires. Le 20 avril 2011, la Municipalité et Nestlé ont conclu une convention laquelle prévoit que celle-là mettra à la disposition de celle-ci une surface de 3'767 m² de la parcelle n°218, en vue de la création de 142 places de stationnement provisoires, pour la durée des travaux. La Municipalité limitera dans la durée le stationnement des véhicules dans le secteur Ouest du centre, afin de décourager les employés de Nestlé d'y laisser leur véhicule pour la journée. Actuellement, 236 places sont offertes au stationnement des véhicules au centre de La Tour-de-Peilz, soit 90 places à la rue des Anciens-Fossés, 35 places à la rue des Remparts et 111 places sur la place des Terreaux. En février 2011, a été établi un rapport technique en vue de la création d'un parking souterrain à la place des Anciens-Fossés, d'une capacité de 242 places. Selon ce projet, il est prévu de supprimer les 236 places existantes en surface. Le 29 juin 2011, la Municipalité a présenté au Conseil communal un préavis (n°11/2011) portant sur l'octroi d'un crédit de 6'935'000 fr. pour la réalisation de ce parking. Le 2 novembre 2011, le Conseil communal a donné son aval à ce projet. Ainsi, contrairement à ce que soutiennent les recourants, il n'existe pas de lien de connexité suffisant entre l'ouvrage litigieux et les projets de réaménagement du stationnement au centre de La Tour-de-Peilz, qui imposerait une étude d'impact déjà au stade du projet litigieux, selon la jurisprudence qui vient d'être rappelée.

E. 5

Les recourants critiquent l'absence d'un plan de mesures pour la protection de l'air. a) Lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit dans un délai fixé un plan de mesures pour réduire ces atteintes ou y remédier (art. 44 a al. 1 LPE). Aux termes de l'art. 2 al. 1 de l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1998 sur la protection de l'air (O P air ; RS 814.318.142.1), les installations stationnaires comprennent notamment les bâtiments et les autres ouvrages fixes (1 let. a); selon l'al. 4 de cette disposition, les installations transformées, agrandies ou remises en état sont assimilées à des installations nouvelles lorsque ce changement laisse présager des émissions plus fortes ou différentes (let. a) et que les dépenses engagées pour ces travaux sont supérieures à la moitié de ce qu'aurait coûté une nouvelle installation (let. b). b) L'aire de stationnement liée à l'ouvrage projeté est une installation stationnaire au sens de l'art. 2 al. 1 OPair et une infrastructure destinée aux transports pour laquelle l'autorité ordonne, conformément à l'art. 18 OPair, toutes les mesures que la technique et l'exploitation permettent et qui sont économiquement supportables, en vue de la limitation des émissions dues au trafic (ATF 124 II 272 consid. 2a p. 275; 120 Ib 436 consid. 2a/bb p. 441/442). S'il est établi ou à prévoir que des véhicules ou des infrastructures destinées aux transports provoquent des immissions excessives, l'autorité établit un plan de mesures au sens des art. 31ss OPair (

ATF 124 II 272 consid. 4a p. 279/280; art. 19 O Pair). Les immissions sont excessives lorsqu'elles dépassent une ou plusieurs des valeurs limites fixées à l'Annexe 7 de l'ordonnance. Les émissions des installations stationnaires existantes doivent être limitées préventivement (art. 7 O Pair). S'il est établi qu'une installation existante entraîne à elle seule des immissions excessives, quand bien même elle respecte la limitation préventive des émissions, l'autorité impose une limitation d'émissions complémentaire ou plus sévère (art. 9 al. 1 O Pair). Quant aux émissions dues aux véhicules, elles sont limitées à titre préventif, selon les législations sur la circulation routière, sur la navigation aérienne, sur la navigation et sur les chemins de fer, dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (art. 17 O Pair; cf. ATF 119 Ib 480 consid. 5a p. 483-485, et les arrêts cités). Dans le domaine de la pollution de l'air, la LPE ne contient pas, à l'instar de ce que prévoit les art. 22 et 25 LPE pour les immissions de bruit, des dispositions spéciales subordonnant l'octroi du permis de bâtir au respect des valeurs limites (ATF 119 Ib 480 consid. 5a p. 484).

c) Le Conseil fédéral a édicté des valeurs limites d'immission pour certaines substances - soit l'anhydride sulfureux (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), le monoxyde de carbone (CO), l'ozone (O₃), ainsi que quelques substances contenues dans des poussières (art. 2 al. 5 OP a ir et Annexe 7 de l'OPair).

d) Dès lors que, comme en l'espèce, il n'existe pas encore de plan de mesures au sens des art. 44a LPE et 31ss O Pair, l'autorité chargée de délivrer le permis de construire ne peut, malgré des nuisances atmosphériques excessives, ni déroger au plan d'affectation, ni procéder à une limitation plus sévère des émissions, ni suspendre tout o c troi d'autorisation à l'égard d'installations nouvelles ne provoquant que des nuisances moyennes (ATF 124 II 272 consid. 4c/bb p. 281; 120 Ib 436 consid. 2c/cc p. 446; 119 Ib 480 consid. 5c et d p. 485ss; 118 Ib 26 consid. 5 e-g p. 36-38). La délimitation entre les émissions moyennes et supérieures ne se fait pas de manière abstraite; elle n'est possible qu'en lien avec la zone concernée; il convient ainsi d'examiner si l'installation ne cause que des émissions ordinaires pour la zone en question, ou si les émissions dépassent la moyenne de la zone (ATF 131 II 103 consid. 2.3 p. 109/110; 124 II 272 consid. 4c/ee p. 282/283 ; arrêts AC.2007.0102 du 23 décembre 2008, consid. 7; AC.2006.0116 du 22 février 2007, consid. 2f). Selon l'avis du SEVEN reproduit dans la synthèse CAMAC, l'ouvrage projeté se trouve dans une zone où les valeurs limites d'immissions sont dépassées pour les particules fines et atteintes localement pour le dioxyde d'azote. A l'appui de sa réponse au recours, le SEVEN a produit un tableau , du 12 septembre 2011, indiquant que pour la Tour-de-Peil z, ces valeurs sont respectées . La réalisation du projet aura pour conséquence d'augmenter l'offre de places de stationnement de 98 places (la création des 428 places souterraines nouvelles entraînant la suppression de 330 places en surface existantes). Compte tenu des mesures prises pour favoriser le transfert modal (cf. consid. 4b ci-dessus), le SEVEN estime que l'accroissement de trafic (de l'ordre de 400 mouvements par jour) ne provoquera que des nuisances moyennes au sens de la jurisprudence qui vient d'être rappelée. Le Tribunal n'a pas de raisons de s'écarter sur ce point de l'avis du service spécialisé. L'adoption préalable d'un plan de mesures au sens des art. 44a LPE et 31ss O Pair n'est partant pas indispensable. Pour le cas où un tel plan devrait être adopté ultérieurement, et qu'il implique une réduction de l'offre de places de stationnement dans le secteur considéré, la constructrice devra prendre en compte une éventuelle limitation des places de stationnement projetées (cf. ATF 118 Ib 26 consid. 5e p. 37).

e) Le grief relatif au plan de mesures doit être écarté.

E. 6

Selon les recourants, la décision attaquée ne serait pas compatible avec le plan directeur communal, pour ce qui concerne la circulation des véhicules. a) Les communes vaudoises comptant plus de mille habitants sont en principe tenues d'élaborer un plan directeur communal (art. 38 LATC) qui détermine les objectifs d'aménagement de la commune en tenant compte des options cantonales et régionales de développement (art. 35 LATC). Si le plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie toutes les autorités en vertu des art. 8 LAT et 31 al. 1 LATC, les autres plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat sont des plans d'intention servant uniquement de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales, selon l'art. 31 al. 2 LATC. Il en va ainsi des plans directeurs communaux (arrêt AC.2008.0334 du 12 novembre 2009, consid. 7; cf. ATF 1A.315/2005 du 13 mars 2008 consid. 5.2.4 p. 21; 1C_289/2007 du 27 décembre 2007 consid. 5.2 p. 11; 1A.13/2005 du 24 juin 2005 consid. 4.8 p. 12/13; 1P.513/1997 du 15 avril 1998 consid. 1c/bb paru à la RDAF 1998 I p. 318). L'autorité de planification dispose ainsi d'une marge d'appréciation dans la concrétisation des objectifs et principes d'aménagement définis par le plan directeur communal, d'autant plus large que celui-ci n'a pas de force obligatoire (ATF 118 Ib 503 consid. 6b/cc p. 509/510; 1C_289/2007 du 27 décembre 2007 consid. 5.2 p. 11; arrêt AC.2008.0334, précité, consid. 7). b) Le plan directeur de La Tour-de-Peilz, adopté le 9 février 2000 par le Conseil communal et approuvé le 21 août 2000 par le Conseil d'Etat (ci-après: le PDCom), comprend une conception des circulations et des transports publics (ch. 5.4). La carte annexée désigne l'avenue du Clos-d'Aubonne comme soumise à la réduction des nuisances dues au trafic, objectif incompatible, selon les recourants, avec le développement des activités à l'endroit projeté. Dans sa réponse du 12 septembre 2011, le SEVEN explique que la réalisation du bâtiment administratif sur la parcelle n°22, avec l'aire de stationnement qui lui est liée, causerait 400 mouvements de véhicules supplémentaires par jour, soit un accroissement de 10%. Les exigences de la protection contre le bruit seraient respectées à cet égard. Il convient dès lors d'admettre que le projet n'est pas contraire au PDCom.

E. 7

Depuis 1969, Nestlé utilise comme parking (dit Sud) pour deux-roues, la parcelle n°2, sise au Sud de la rue d'Entre-deux-Villes. Le réaménagement de cette aire de stationnement a fait l'objet d'une demande de permis de construire, dont le traitement est en cours. Nestlé a également demandé l'agrandissement et la rénovation d'une station de pompage souterraine préexistante sur la partie de cette même parcelle, vouée à un espace vert. La Municipalité n'a pas encore octroyé le permis de construire et levé les oppositions, pour ces travaux portant uniquement sur des travaux en-dessous de la surface du sol. Ces deux objets sont exorbitants du litige.

E. 8

Enfin, les recourants se prévalent de l'art. 12 du règlement annexé au PPA, à teneur duquel aucune place de stationnement ne pourra se réaliser sur le domaine privé le long de l'avenue Gustave-Courbet, seul étant autorisé un accès de livraison et de service aménagé hors des limites du domaine public. Lors de l'audience du 4 juillet 2012, Nestlé a expliqué que les places créées à cet endroit ne seraient pas utilisées par ses employés, mais uniquement par la clientèle du magasin (shop) qui sera créé à proximité. Ces places seront offertes pour des courtes périodes, de manière à favoriser la rotation des véhicules. Cette solution est conforme à l'art. 12 du PPA.

E. 9

En tant qu'il est recevable, le recours formé par Clément Tolusso, ratifié par Judith Tolusso Kane et Christophe Tolusso, doit ainsi être rejeté. La décision rendue le 8 juin 2011 par la Municipalité de La Tour-de-Peilz est confirmée. Les frais sont mis à la charge des recourants, ainsi que des dépens en faveur de la Commune de la Tour-de-Peilz et de Nestlé.

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