

VD_OMNI AC.2011.0327 vom 7. Oktober 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-10-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0327

FR: VD_OMNI AC.2011.0327 du 7 octobre 2014

IT: VD_OMNI AC.2011.0327 del 7 ottobre 2014

Regeste

PFISTER MEUBLES SA/Municipalité d'Etoy, Municipalité de St-Prex, Département de l'intérieur, Commune de BUCHILLON, Direction générale de la mobilité et des routes | Zone mixte prévue dans le secteur S du plan d'affectation cantonal 299 bis " Littoral Parc ", entre la route Suisse et la route de la Plantay à Etoy. La zone permet un coefficient d'utilisation du sol de 1.6, qui correspond à une zone de très forte densité, alors que les habitations dans le voisinage direct au sud de la route de la Plantay correspondent à de l'habitat de faible densité, notamment de l'habitat individuel groupé. Selon la jurisprudence fédérale, la densification ne saurait avoir lieu de manière désordonnée et les nouvelles constructions doivent s'intégrer au milieu bâti existant afin de ne pas lui porter préjudice. L'indice d'utilisation du sol devrait être évalué plus précisément dans le cadre d'une étude plus fine, prenant en considération la nécessité de protéger les futures habitations des nuisances de la route Suisse, et celle d'assurer une transition et une intégration au milieu bâti existant.

Erwägungen

E. 1

Les griefs soulevés par le recours renvoient à des questions liées à la mise en œuvre des buts et principes fondamentaux de l'aménagement du territoire, sur lesquelles il apparaît nécessaire de revenir en préalable. a) Le mandat constitutionnel de l'aménagement du territoire tend à assurer une utilisation judicieuse et mesurée du sol, ainsi qu'une occupation rationnelle du territoire (art. 75 al. 1 Cst.). L'utilisation mesurée du sol et l'occupation rationnelle du territoire impliquent avant tout d'éviter une forme d'urbanisation dispersée provoquant des besoins accrus en transports individuels et entraînant une détérioration des conditions de vie par les effets secondaires négatifs dus au trafic (voir publication du Département fédéral de justice et police, délégué à l'aménagement du territoire concernant la conception directrice de l'aménagement du territoire CK 73 de novembre 1973). Les buts et principes régissant l'aménagement du territoire, tels qu'ils sont définis aux art. 1 et 3 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT), favorisent précisément un développement plus équilibré par une répartition judicieuse des lieux d'habitation et des lieux de travail en les dotant d'un réseau de transports suffisant (art. 3 al. 3 let. a LAT). L'utilisation mesurée du sol tend aussi à créer et maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat ainsi qu'à l'exercice des activités économiques (art. 1 al. 2 let. b LAT). b) Le premier plan directeur cantonal adopté en application de l'art. 8 LAT, par décret du 20 mai 1987, rappelle ce but dans le chapitre relatif à l'organisation de l'espace, en précisant qu'il convient d'utiliser l'espace rationnellement et d'aménager des conditions de développement favorables aux diverses activités humaines et à la nature (objectif 1.0.a) et de lutter contre le gaspillage du sol en

maintenant des espaces homogènes non construits (objectif 1.0.b). Pour atteindre ces objectifs, le plan directeur cantonal préconisait de favoriser l'implantation des activités économiques dans les centres ou dans des aires déterminées, à proximité des jonctions des voies de communication existantes ou projetées (objectif 1.0.e). En ce qui concerne le chapitre relatif au réseau urbain, le plan directeur cantonal de 1987 tend à faciliter l'accès aux services et aux biens de consommation pour l'ensemble de la population et à favoriser le maintien ou le développement d'une gamme suffisante de prestations dans les centres du réseau urbain cantonal (objectif 1.2.a). Dans ce but, il prévoit de soutenir le rôle dévolu au centre, notamment par la concentration d'activités économiques et de services diversifiés, et par la densification de l'habitat (objectif 1.2.b). L'application de ces différents principes impose de localiser les surfaces commerciales d'une certaine importance dans les centres du réseau urbain et à proximité de dessertes performantes en transports publics. c) Le rapport du Conseil fédéral sur les grandes lignes de l'organisation du territoire du 22 mai 1996 confirmait les objectifs déjà retenus par le plan directeur cantonal du canton de Vaud, en encourageant un développement à proximité de nœuds ferroviaires importants. Le rapport précise notamment que : « l'une des conditions préalables à la mise en place d'un réseau de villes relié par le rail est de pouvoir disposer, dans les quartiers proches des nœuds ferroviaires importants, de possibilités de création ou d'extension de grands centres d'affaires et de bureaux. » (Rapport sur les grandes lignes, FF 1996 III p. 568). Ainsi, il est proposé de limiter l'extension débordante des agglomérations en utilisant le réseau des transports publics comme colonne vertébrale du développement (FF 1996 III p. 571-572). Enfin, le rapport 2005 sur le développement territorial mentionne également, parmi les orientations prioritaires, une meilleure coordination entre l'urbanisation et les transports, notamment par une urbanisation prioritaire des secteurs bien desservis par les transports publics et une densification des secteurs proches des gares. Est préconisée également une urbanisation vers l'intérieur, c'est-à-dire une utilisation des réserves cachées par une reconversion de friches industrielles. En revanche, pour les entreprises qui requièrent des surfaces étendues et des facilités d'accès pour les poids lourds et les véhicules (par exemple, les centres de distribution, les entrepôts, les marchés spécialisés et les commerces de meubles), les emplacements proches des autoroutes avec un raccordement au réseau ferroviaire pour le trafic marchandises est prévu (voir le rapport du Conseil fédéral sur les grandes lignes et l'organisation du territoire suisse - FF 1996 chiffre III p. 573 -). d) Le nouveau plan directeur cantonal, adopté par le Grand Conseil au mois de juin 2007, prévoit aussi de localiser l'urbanisation dans les centres. En ce qui concerne les installations à forte fréquentation, le plan directeur cantonal prévoit de définir, avec les communes et les milieux concernés, une stratégie en matière d'implantation, qui a notamment pour but de minimiser le trafic individuel motorisé, l'objectif étant d'implanter de telles installations à proximité des bassins de clientèle et des transports publics (mesure D 13). Ainsi, le développement de l'urbanisation en liaison avec les principaux axes de transports publics constitue l'une des conditions essentielles de la bonne exécution du mandat constitutionnel relatif à l'utilisation judicieuse et mesurée du sol et l'occupation rationnelle du territoire.

E. 2

a) La société recourante conteste l'interdiction d'implantation de nouveaux commerces y compris les show-rooms et les sites d'exposition. Elle critique également les limitations apportées à l'extension des commerces déjà existants. En ce qui concerne l'interdiction d'implantation de nouveaux commerces, la société recourante relève que le but de l'interdiction serait de maîtriser la saturation du réseau de circulation à certaines heures de

pointe alors que les activités relevant de l'industrie, de l'artisanat, des services du tourisme, qui n'utiliseraient pas le même créneau horaire, pourraient être autorisées. Selon la société recourante, cette appréciation serait arbitraire et créerait une inégalité de traitement. Elle relève par exemple qu'un parc d'attractions pour enfants générerait bien plus de trafic qu'un commerce d'antiquités. En ce qui concerne les commerces déjà existants, la décision attaquée précise qu'ils ne seront autorisés à s'étendre que s'ils n'ont pas atteint les seuils de génération de trafic fixés par le PAC 299 et si l'extension respecte le nouveau règlement. La société recourante estime que cette mesure heurte son intérêt privé concernant son développement stratégique, qui avait été arrêté de bonne foi sur la base des discussions qu'elle avait eues depuis longtemps avec les autorités locales, ce qui était le cas par exemple pour « les expositions d'échantillons de ses produits ou de ceux de la branche » (p. 4 du recours). b) Dans sa réponse, le département relève que les analyses de circulation avaient démontré que les principaux problèmes posés par le PAC de 1996 consistaient en la saturation du réseau routier à certaines heures de pointe, saturation qui était liée à l'existence de nombreux commerces de grande distribution dans le périmètre du PAC. Les études du bureau Transitec auraient montré que le trafic journalier moyen (TJM) prévu à l'origine était respecté dans le périmètre du plan. C'était en revanche le flux du trafic lors des périodes de fréquentations de pointe des commerces (vendredi soir et samedi après-midi en période des soldes et des fêtes) qui posait problème, en particulier pour le fonctionnement de la jonction d'Aubonne. Selon le département, la quasi "mono fonctionnalité commerciale", proche de la jonction d'Aubonne, en serait la cause. Une mixité entre les différentes affectations commerciales comprenant un panachage équilibré des activités industrielles, de bureaux, de commerces et d'artisanats traditionnels n'aurait pas produit ces effets de trafic de pointe. Ainsi, il s'agissait d'éviter, en termes d'affectations, d'augmenter encore l'attractivité du secteur commercial en particulier celui de la grande distribution, lors des périodes de hautes fréquentations des commerces. L'office fédéral des routes (OFROU) aurait lui-même demandé que le PAC soit modifié afin que de nouvelles implantations à caractère commercial soient interdites. Il s'agissait ainsi de restreindre le développement de tels aménagements et d'éviter la création de show-rooms et de sites d'exposition dont la fréquentation a lieu pendant les mêmes périodes de pointe que celles des commerces de grande distribution. Ainsi, l'objectif de la modification du PAC 299 de 1996 consistait essentiellement à limiter les difficultés de gestion du trafic routier, à introduire une certaine mixité des affectations et à renforcer l'identité paysagère. Plusieurs communes directement touchées par le PAC 299, en particulier les communes d'Allaman et de Saint-Prex, s'étaient plaintes à maintes reprises et depuis plusieurs années du trafic routier du samedi qu'elles estimaient trop intense. Ces communes avaient également souvent mentionné les difficultés qu'éprouvaient leurs habitants pour se rendre à la gare d'Allaman ou emprunter l'autoroute A1. Le dispositif mis en place par la réglementation du nouveau PAC allait dans le sens d'une meilleure maîtrise du trafic lors des périodes de pointe commerciale et par conséquent améliorerait la situation des habitants des communes concernées. Le département relève aussi que l'art. 6 du règlement du nouveau PAC 299 bis (RPAC) permet de maintenir et de développer d'autres activités économiques, relevant par exemple de l'industrie, de l'artisanat ou du tourisme. Il admet aussi que sous l'angle de l'égalité de traitement, l'art.

E. 6

Zone d'activité Cette zone est affectée à la construction de bâtiments, installations et aménagements destinés à des activités moyennement gênantes dans les domaines de

l'industrie, de l'artisanat, du commerce, des services et du tourisme. L'implantation de nouveaux commerces, y compris les show-room et les sites d'exposition, n'est pas autorisée après l'entrée en vigueur du présent règlement, à l'exception de kiosque lié à une activité de service ou touristique. Les commerces déjà existants, et pour lesquels les seuils de génération de trafic permis par le PAC n'ont pas été atteints, sont autorisés à s'étendre dans le respect du règlement en vigueur. Le remplacement de commerces existants est autorisé uniquement si le coefficient de génération de trafic de la nouvelle activité est inférieur ou égal à l'activité pré-existante. En dehors des locaux affectés à l'hébergement hôtelier, sanitaire ou socio sanitaire, l'habitation n'est admise que pour des logements de service ou de gardiennage. » Cette disposition crée un régime spécial pour les activités commerciales. En principe, les activités commerciales sont autorisées (al. 1^{er}), mais l'implantation de nouveaux commerces, y compris les show-rooms et sites d'exposition, n'est pas autorisée après l'entrée en vigueur du nouveau règlement du PAC 299 bis (al. 2). En revanche, les commerces existants, pour lesquels les seuils de génération de trafic ne sont pas atteints, sont autorisés à s'étendre dans le respect du nouveau règlement (al. 3). Le nouveau règlement crée ainsi un régime d'affectation différencié selon la date d'entrée en vigueur du nouveau PAC 299 bis: toute nouvelle activité commerciale est interdite sous le régime du nouveau PAC 299 bis, alors que les activités commerciales existantes à la même date sont autorisées à se développer dans la mesure que permettent l'indice de trafic et le coefficient de génération de trafic applicables. Le tribunal a examiné plus en détail les études de trafic qui ont conduit à l'adoption du PAC 299 en 1996 et aussi les instruments de planification utilisés pour définir le mode d'utilisation du sol, en liaison avec le trafic admissible, pour mieux comprendre l'origine des difficultés liées à la saturation du trafic aux heures de pointe des commerces de grande distribution. Dans l'arrêt concernant le recours formé par la Commune de Buchillon (AC.2011.0322), le tribunal a constaté que l'art. 5.1 de l'ancien règlement du PAC 299 de 1996 (aRPAC) avait légalisé des indices de trafic qui dépassaient très largement les propositions du bureau d'études spécialisé en matière de trafic (arrêt AC.2011.0322 du 7 octobre 2011 consid. 3c). Les options de développement du PAC 299 ont ainsi conduit à des effets négatifs à la fois sur la gestion du trafic aux heures de pointe des commerces de grande distribution, et sur l'environnement, en particulier sur le trafic en transit dans l'agglomération de Morges. Le PAC 299 est toutefois en vigueur depuis 17 ans et il est exploité à près de 85% de sa capacité; il est désormais en grande partie réalisé et des motifs tendant à la sécurité du droit et à la stabilité des plans justifient de maintenir les indices de trafic repris par la modification du nouveau PAC 299 bis révisé (arrêt AC.2011.0322 du 7 octobre 2014 consid. 3 f). c) Selon le département, l'objectif essentiel recherché avec la révision du PAC 299 consiste à limiter les difficultés de gestion du trafic routier et à permettre une meilleure maîtrise du trafic routier lors des périodes de pointe commerciale ainsi qu'une amélioration de la situation des habitants des communes concernées. Ces motifs ne semblent toutefois pas correspondre aux éléments que l'on retrouve dans les différents rapports du bureau d'études Transitec, notamment en ce qui concerne les flux de trafic prévisibles. Par exemple, l'étude d'accès à « Littoral Parc », rapport final d'août 2010, décrit une synthèse de la situation future dans les termes suivants : « a

2.2.4 Synthèse de la situation future Durant la semaine, les flux pendulaires de Littoral Parc vont très fortement augmenter en raison du développement du secteur tertiaire : Les flux associés à ces développements ainsi que les flux pendulaires vers les communes du pied du Jura vont se superposer, ce qui mène à des charges considérables pour l'heure de pointe du soir. Le dimensionnement actuel des giratoires d'Es-Bon, de

Roveray et de Bellefontaine sera insuffisant pour répondre à la nouvelle demande. Le samedi, si les problèmes actuels ne sont pas résolus, ils persisteront aussi dans le futur. Même avec une limitation du développement du nombre de commerces dans la zone, les files d'attente observées les samedis vont augmenter. » La modification du PAC, telle qu'elle est conçue par le PAC 299 bis révisé présente donc le risque d'aggraver la situation, non seulement pendant les heures de pointe du samedi et du vendredi soir, mais également pendant la semaine, à l'heure de pointe normale du soir, compte tenu de l'accroissement des activités tertiaires ainsi que des mouvements pendulaires croisés des entreprises implantées dans « Littoral Parc » et des habitants des communes du bassin desservi par la jonction d'Aubonne. aa) Par ailleurs, le tribunal constate que du point de vue de la protection de l'air, le périmètre du plan est compris dans des secteurs où l'on observe un dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂), notamment dans le périmètre « Pré Neuf ».

L'annexe 7 de l'ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair; RS 814.318.142.1) prévoit que la moyenne annuelle des immissions de dioxyde d'azote ne doit pas dépasser 30 µg/m³; or, le capteur passif VD_37 du réseau cantonal de mesure sur le site du PAC 299, placé entre les commerces IKEA et « Littoral centre » a relevé, depuis 2001, des valeurs qui ont augmenté progressivement de 40 µg/m³ en 2001, pour atteindre plus de 44 µg/m³ en 2011 et 43.4 µg/m³ en 2012. La DGE relève toutefois que le capteur VD_37 se situe à proximité immédiate d'une route à fort trafic et dans un vallon limitant la dispersion des polluants émis par le trafic routier, mais que cette situation n'est pas représentative de l'ensemble du périmètre, comme en témoigneraient d'autres capteurs positionnés dans la région, qui sont mieux ventilés, et dont les relevés permettraient de constater un respect des valeurs limites. Il est vrai que le réseau cantonal comporte quatre autres capteurs passifs dans la même région: le premier est placé au sud de la gare d'Aubonne-Allaman (VD_36); le second, sur le territoire de la Commune d'Etoy, à proximité de l'entrée du dépôt « Hornbach » (VD_40), le troisième, sur le territoire de la Commune d'Allaman, dans le vallon de l'Aubonne à une distance de 30 m environ de la RC 55, sur un terre-plein situé au-dessus de cette route (VD_38), et le quatrième capteur est situé dans une vigne sur le territoire de la Commune d'Aubonne, à une distance de 100 m environ du giratoire « Es Bon » (VD_39). Ces autres emplacements révèlent en effet des valeurs moyennes en dessous de la valeur limite; par exemple en 2012, on a mesuré 19.7 µg/m³ pour le capteur VD_40 (dépôt Hornbach), 24.4 µg/m³ pour le capteur VD_38 (Vallon de l'Aubonne) et 21.2 µg/m³ pour le capteur VD_36 (gare d'Allaman-Aubonne). Mais les emplacements de ces capteurs ne semblent pas tous représentatifs des lieux à risques pour la population travaillant dans le périmètre du PAC; il n'y a en effet aucun capteur passif dans le périmètre « Etoy – Saint-Prex » longé au nord par l'autoroute et il n'y a pas non plus de capteurs passifs à proximité des commerces du périmètre « Pré Neuf », aussi proches de l'autoroute. La situation de la pollution de l'air concernant le dioxyde d'azote pourrait donc être affinée dans les secteurs à risques, soit les secteurs A, C, E, V et X, où les valeurs limites sont probablement dépassées. On peut toutefois déduire de cette situation que les valeurs limites de dioxyde d'azote en moyenne annuelle ne sont que localement dépassées dans le site « Littoral Parc ». En tout état de cause, l'avis formulé par le SEVEN dans le cadre de l'examen du projet de PAC 299 bis annonce un dépassement des valeurs limites d'immissions pour les particules fines (PM-10) et pour le dioxyde d'azote, au moins localement. Il relève aussi qu'une part significative du trafic généré par les développements prévus dans le périmètre de « Littoral Parc » se déversera sur l'autoroute A1 et sur la RC 1 en direction de Lausanne, aggravant ainsi la situation dans des zones critiques du point de

vue de la pollution de l'air, telle que la traversée de Morges, par exemple dont elle ralentit l'assainissement. bb) L'art. 44a al. 1 LPE prévoit, lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, que l'autorité compétente établisse un plan de mesures à prendre pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (plan de mesures). L'art. 31 OPair précise que l'autorité élabore un plan de mesures au sens de l'art. 44a LPE, s'il est établi ou à prévoir que, en dépit de limitations préventives des émissions, des immissions excessives sont ou seront occasionnées par une infrastructure destinée aux transports (let. a) et/ou par plusieurs installations stationnaires (let. b). Selon l'art. 32 al. 1 OPair, le plan de mesures doit indiquer notamment les sources des émissions responsables des immissions excessives (let. a), l'importance des émissions dégagées par les différentes sources par rapport à la charge polluante totale (let. b), les mesures propres à réduire les immissions excessives ou à y remédier (c) et l'efficacité de chacune de ces mesures. En l'espèce, les indices de trafic légalisés par le PAC 299 bis permettent un peu plus de 21'000 trajets de véhicules/jour dans le périmètre « Pré Neuf », et plus de 36'000 trajets de véhicules/jour dans les deux autres périmètres « Etoy » et « Etoy – Saint-Prex », ce qui donne un potentiel total de plus de 57'000 véhicules/jour, exploité aujourd'hui à 85%. Il est par ailleurs établi que des immissions excessives ont été constatées dans le périmètre du PAC 299 bis, que ce soit des dépassements localisés de concentration de dioxyde d'azote, ou des dépassements des valeurs limites de poussières fines (PM 10). L'origine de ces dépassements n'est pas clairement établie; elle peut résulter du trafic généré par le PAC 299 bis et provenir à la fois des infrastructures destinées au transport, essentiellement l'autoroute A1 et la route Suisse (RC1), et à la fois par des installations fixes, comme les parkings des différents centres commerciaux, notamment le parking d'IKEA de 900 places, ventilé naturellement, les parkings de Pfister Meubles SA et de Hornbach, à l'air libre, le parking du « Littoral Centre » d'Allaman, de 850 places, ventilé mécaniquement. A cela s'ajoute les émissions des systèmes de chauffage et de climatisation des bâtiments présents dans le site du PAC 299 bis. Le site du PAC 299 bis « Littoral Parc » présente donc des caractéristiques environnementales qui semblent répondre aux critères fixés par les art. 44a LPE et 31 OPair pour l'adoption d'un plan des mesures OPair. Mais, le territoire compris dans le PAC 299 bis ne fait pas formellement partie du périmètre du plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, qui s'arrête aux frontières de la commune voisine de Tolochenaz. Toutefois si un plan des mesures est manifestement insuffisant, les autorités compétentes ont la faculté, et même l'obligation, d'ordonner des mesures plus sévères d'émissions (ATF 119 Ib 480, consid. 7a p. 489). L'insuffisance du plan des mesures peut concerner non seulement les mesures elles-mêmes, mais aussi l'étendue de son périmètre. cc) Il convient donc de déterminer si le périmètre du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges apparaît suffisant au sens de la jurisprudence fédérale et s'il devrait être étendu au site de « Littoral Parc ». A cet égard, le tribunal relève que selon l'étude de trafic figurant dans le rapport de présentation (26 OAT) du PAC de 1996, les hypothèses de distribution du trafic prises en considération montrent que le 50% du trafic généré par le PAC va en direction de Lausanne. En prenant en compte le trafic légalisé en première étape à l'époque, le PAC de 1996 permettait d'emblée un accroissement de trafic en traversée de Morges d'environ 19'000 véhicules / jour en première étape. Le SEVEN confirme que le trafic généré par les développements prévus dans le périmètre de « Littoral Parc » est une source de difficultés pour les objectifs d'assainissement de la ville de Morges. Compte tenu des indices de trafic légalisés, le nouveau PAC 299 bis révisé permet

une charge de trafic en traversée de Morges d'environ 28'500 véhicules/jour (50% de 57'000 véhicules /jour), augmentant ainsi la charge de pollution. Le PAC 299 était donc et reste probablement l'une des sources importantes de la pollution de l'air à Morges. Or, le plan des mesures OPair doit aussi indiquer les sources des émissions responsables des immissions excessives (art. 32 let. a OPair). Dans ces circonstances, il apparaît que le périmètre du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges est clairement insuffisant et le site de « Littoral Parc » doit être considéré comme une cause des immissions excessives et intégré dans le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges. L'autorité de planification chargée de la révision du PAC 299 aurait dû appliquer les différentes mesures du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges de 2005 dans l'élaboration du nouveau PAC 299 bis révisé. Le tribunal relève que certaines de ces mesures du plan OPair coïncident avec les stratégies et mesures du plan directeur cantonal. Par exemple, la mesure AT-2 du plan OPair qui tend à lier les sites d'implantation d'activités à leur accessibilité par les transports publics et par les transports individuels motorisés selon les caractéristiques et les besoins de l'activité, correspond à l'une des stratégies (stratégie A) du plan directeur cantonal visant à coordonner la mobilité, l'urbanisation et l'environnement. De même, la mesure A23 du plan directeur cantonal sur la mobilité douce correspond pour l'essentiel aux mesures du plan OPair concernant la mobilité douce (M-20, M-21, M-22). Aussi, la mesure B33 du plan directeur cantonal concernant la mixité des affectations dans les centres correspond pour l'essentiel à la mesure AT-4 du plan OPair, qui vise à favoriser la mixité pour « diminuer les besoins de mobilité, développer des transports publics compétitifs et augmenter le recours à la mobilité douce ». Mais la différence essentielle entre le plan directeur cantonal et le plan des mesures OPair réside dans l'objectif d'assainissement recherché par le plan OPair, qui est en réalité un plan d'assainissement de l'air dans une situation complexe où plusieurs sources de pollution sont la cause des dépassements des valeurs limites. Lorsque plusieurs installations produisent ensemble des émissions excessives, il s'impose de procéder de façon coordonnée; ce qui est nécessaire, ce n'est pas tellement des mesures isolées qu'un faisceau de mesures adaptées les unes aux autres (ATF 131 II 470 consid. 4.1 p. 478). Selon le principe de coordination et de répartition des charges, la limitation des émissions pour une nouvelle installation doit être fixée de manière à ce que les autres pollueurs fournissent leur contribution de manière proportionnelle à la diminution de la pollution. Il ne s'agit pas de réduire les émissions des seules installations nouvelles et de faire abstraction des autres, sinon, dans certains cas, il ne serait plus possible d'autoriser de nouvelles installations. La détermination de la part de réduction des émissions à mettre à la charge d'une nouvelle installation se heurte ainsi à la difficulté provenant de l'interaction entre toutes les nouvelles sources d'émission et les nuisances existantes. C'est pourquoi, les réductions ordonnées lors d'une nouvelle installation doivent être déterminées par une coordination avec les autres décisions et mesures en matière d'assainissement dans le secteur considéré (ATF 131 II 470 consid. 4.1 p. 478; 127 II 238 consid. 8b p. 261; 125 II 129 consid. 7b p. 139; 124 II 272 consid. 4a p. 279; 119 I b 480 consid. 5a et 5b p. 484 et 118 I b 26 consid. 5d à f p. 35 ss). d) Les mesures prises par l'autorité de planification concernent la définition des affectations admissibles dans le périmètre du PAC 299 bis, elles consistent à exclure les nouveaux commerces, show-rooms et sites d'exposition en permettant toutefois aux commerces existants de s'étendre dans les limites de l'indice de génération de trafic qui leur est applicable (art. 6 al. 2 et 3 RPAC). Ces mesures ont pour but essentiel d'améliorer la gestion du trafic lié aux commerces de grande distribution aux

heures de pointe du vendredi soir et du samedi après-midi, mais elles ne s'intègrent pas aux objectifs d'assainissement à entreprendre dans le cadre du plan OPair. Il est vrai que le rapport sur le processus d'aménagement selon l'art. 47 OAT comporte une notice d'impact, qui fait état de quelques mesures du plan OPair avec des recommandations. L'une des trois recommandations mentionnées concerne l'établissement d'un plan de mobilité d'entreprise obligatoire pour les entreprises de plus de 20 places de stationnement ou avec plus de 50 emplois. Mais, l'art. 38 al. 2 RPAC mentionne l'établissement d'un plan de mobilité d'entreprise comme une simple possibilité et ne respecte pas la recommandation figurant dans la notice d'impact. Le plan de mobilité d'entreprise, prévu dans son principe par la mesure A-25 du plan directeur cantonal, est destiné à offrir aux employés un éventail de mesures permettant de favoriser d'autres modes de transport que la voiture individuelle pour les déplacements pendulaires et professionnels du personnel; il a pour objectif de réduire les besoins en déplacements individuels motorisés et donc une réduction des nuisances qui en résultent. Le plan de mobilité d'entreprise est ainsi une mesure de limitation des émissions à la source conforme à l'art. 11 al. 1 LPE et qui participe à l'assainissement (air et bruit) dans les situations où les valeurs limites d'exposition sont dépassées. Comme ni l'Opair ni l'OPB ne prévoient des mesures concrètes comparables destinées à maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé, les décisions prises pour imposer l'adoption d'un plan de mobilité se fondent directement sur l'art. 12 al. 2 LPE et font partie des prescriptions d'exploitation qui s'imposent en application de l'art. 12 al. 1 let. c LPE (arrêt AC.2011.0132 du 12 juillet 2012 consid. 9d). Le plan des mesures Opair de l'agglomération Lausanne-Morges prévoit précisément l'adoption de plans de mobilité d'entreprise (mesure MO-9), ce qui montre l'importance de telles mesures dans la stratégie d'assainissement fixée par le plan OPair e) Pour améliorer la situation au niveau du trafic à l'heure de pointe, le nouveau PAC 299 bis adopte des mesures qui vont à l'encontre du principe de coordination et de répartition des charges. En effet, seules les nouvelles installations sont touchées par l'interdiction d'implanter de nouveaux commerces (art. 6 al. 2 RPAC), alors que les commerces existants peuvent encore s'étendre s'ils n'ont pas épuisé l'indice de génération de trafic (art. 6 al. 3 RPAC). Ces mesures devraient s'insérer dans les stratégies du plan OPair visant à améliorer la situation de la qualité de l'air, notamment par la mise en œuvre d'outils permettant une maîtrise de la croissance du trafic, comme le plan de mobilité d'entreprise (mesure MO-9) ainsi que la mobilité douce, en particulier la hiérarchisation des modes et moyens de transport, qui place la marche en première priorité (mesure MO-20), et l'incitation à une pratique de la mobilité douce, notamment par la création d'espaces publics de qualité pour les piétons (mesure MO-22). Le trafic généré par le PAC 299 bis a non seulement une influence sur l'organisation des accès aux heures de pointe du samedi après-midi et du vendredi soir, mais il est aussi l'une des principales causes du dépassement des valeurs limites d'immissions pour les poussières fines (PM 10) et le dioxyde d'azote. Il provoque aussi des nuisances de bruit alors que l'objectif de la révision du plan tend à promouvoir une mixité des affectations avec des locaux à usage sensible au bruit (bureaux, logements). A cet égard, le rapport 47 OAT montre que le niveau des émissions de bruit le long de l'autoroute et des routes cantonales concernées, en particulier la RC 1 (route Suisse), est déjà très élevé en période de jour; soit 91 dB(A) le long de l'autoroute et de 79 à 83 dB(A) le long de la route Suisse. La plupart des bâtiments dans le site « Littoral Parc » sont touchés par des immissions de bruit excessives. La mise en œuvre du plan des mesures OPair, en agissant sur la maîtrise de la croissance du trafic, aurait donc à la fois des effets favorables sur la protection contre le bruit, et sur les

problèmes de gestion du trafic à l'heure de pointe commerciale. En tous les cas, la seule mesure prise par l'autorité de planification consistant à interdire l'implantation de nouveaux commerces ne va pas influencer de manière significative l'évolution prévisible de la pollution atmosphérique et du niveau de bruit, puisque les indices de trafic du PAC 299 de 1996 sont maintenus, sauf pour la 2^{ème} étape des périmètres « Etoy » et « Etoy – Saint-Prex », et que la réalisation complète du plan entraînera encore une augmentation de trafic de l'ordre de 8'500 TJM. C'est la raison pour laquelle les mesures concernant les affectations doivent être coordonnées dans le cadre du plan des mesures OPair, en veillant à assurer la mise en œuvre des différentes stratégies prévues par ce plan. Le site du PAC 299 bis « Littoral Parc » se caractérise donc par une situation d'assainissement au sens de l'art. 16 LPE, qui peut impliquer non seulement des restrictions aux nouvelles entreprises qui s'installent, mais aussi prévoir une contribution de la part des entreprises déjà existantes sur le site, conformément au principe de coordination et de répartition des charges, dans le cadre fixé par le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges de 2005. Il appartient au premier chef à l'autorité de planification, en collaboration avec les communes territoriales et l'autorité compétente en matière de protection de l'air et de lutte contre le bruit, et après consultation et concertation avec les entreprises concernées (art. 16 al. 3 LPE), de définir les mesures du plan OPair à mettre en œuvre pour contribuer à l'assainissement du périmètre du PAC 299 bis. f) En ce qui concerne l'interdiction des show-rooms et sites d'exposition, le tribunal constate que la modification proposée par le département le 8 octobre 2013 (adjonction d'un alinéa 2 bis à l'art. 6 RPAC) ne résout pas le problème essentiel posé par la nouvelle réglementation, qui ne respecte pas le principe de coordination et d'égalité des charges en introduisant un régime spécial pour les commerces existants alors qu'elle impose des restrictions aux nouveaux commerces. La question de l'étendue et des effets de l'interdiction des show-rooms apparaît ainsi secondaire par rapport à ce défaut qui grève le nouveau PAC 299 bis révisé. De plus, le tribunal ne dispose pas en l'état d'éléments de définition précis quant aux show-rooms, ni de données concernant le trafic généré par ce type de structure (p.ex. dans les normes VSS), ce qui rend très difficile une appréciation objective sur les effets prévisibles de telles installations. Si l'autorité de planification souhaite introduire des restrictions pour ce type d'installation, elle doit alors effectuer les études nécessaires pour déterminer à partir de quel seuil un show-room est assimilé à une surface commerciale et déploie des effets comparables sur le trafic et l'environnement (bruit et pollution de l'air). g) Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis sur ce point, ce qui entraîne l'annulation de l'art. 6 al. 2 et 3 RPAC; ce résultat ne signifie pas que les nouveaux commerces peuvent être librement autorisés dans le périmètre du PAC 299 bis révisé, mais qu'une interdiction doit être coordonnée avec des mesures concernant les commerces existants, qui doivent être prises dans le cadre fixé par le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges de 2005. 3. a) La société recourante conteste les zones de verdure prévues dans les secteurs S1, S2 et S3. Elle rappelle les motifs de son opposition du 25 novembre 2010, par laquelle elle contestait la création des zones de verdure qui, à son avis, ne répondaient pas à l'objectif de densification que préservait le projet de révision du PAC dans sa version de l'été 2010, avant l'enquête publique. La recourante se réfère aux discussions avec le comité de pilotage qui avaient eu lieu en 2006 – 2007, où il était question de faire de la route de Plantay une rue résidentielle bordée d'immeubles, ce qui deviendrait impossible avec la création de la zone de verdure. La société recourante estime aussi qu'il y a un véritable intérêt à offrir aux nombreux employés de la zone d'activités des

possibilités de se loger à proximité immédiate de leur lieu de travail. La société recourante conteste la réponse du département selon laquelle le projet avait pour but de favoriser une utilisation rationnelle du sol en densifiant les constructions dans les zones mixtes ou dans les zones d'activités avoisinantes, car la zone de verdure ne frappait qu'un seul propriétaire, à savoir la société recourante, et que les restrictions qui en résultaient violaient aussi à son avis le principe d'égalité de traitement. La recourante conteste aussi l'argument du département selon lequel il conviendrait d'éviter un développement disproportionné du nombre d'habitants à Etoy. Enfin, la recourante relève que la zone de verdure rend impossible la création d'une contre-allée au sud de la route Suisse (RC 1) et reproche au département de n'avoir pas répondu expressément à ce grief. Dans sa réponse au recours, le département relève que les parcelles 655, 659 et 661 étaient déjà pour partie en zone de construction (art. 2.1 du règlement de l'ancien PAC 299, ci-après aRPAC) et en partie en zone de prolongement (art. 2.2 aRPAC). Il précise que la zone de verdure mise en place sur la parcelle 659 répond aux objectifs d'aménagement du territoire destinés à favoriser une utilisation rationnelle du sol en permettant une meilleure densification dans les zones mixtes ou dans les zones d'activités avoisinantes. D'un point de vue paysager, la zone de verdure permettra de renforcer la structure arborisée transversale. Il s'agirait aussi d'éviter un développement excessif des futures surfaces de logement à réaliser sur le territoire de la Commune d'Etoy, car ni le plan directeur cantonal, ni les projets d'agglomération régionaux (en particulier le PALM) ne prévoient à Etoy une croissance dépassant les critères usuels. Le département relève encore que la révision du PAC favorise plutôt la recourante en fonction de l'affectation qui sera choisie au moment de la concrétisation des droits à bâtir prévus sur les parcelles en cause, ce que la société recourante ne conteste d'ailleurs pas. Quant à la contre-allée du côté sud de la RC1, elle ne serait pas envisageable sur l'ensemble de ce segment compte tenu des souhaits énoncés par le propriétaire de la parcelle 660. La question de la réalisation d'une éventuelle contre-allée devra être traitée lorsque le projet correspondant sera entièrement réalisé. Dans son écriture du 2 avril 2012, la société recourante reproche au département de ne pas s'être déterminé sur la question de l'égalité de traitement soulevée dans le recours du 15 décembre 2011. Elle estime que le changement d'affectation résultant de la création de la zone de verdure porterait atteinte à son droit de propriété et que les conditions posées à l'art. 36 Cst. devraient être respectées. A son avis, l'intérêt public justifiant cette restriction ne serait pas clairement exposé; en particulier, les arguments visant à vouloir optimiser la densification et favoriser une utilisation rationnelle du sol ne permettent pas de comprendre pourquoi la parcelle de la société recourante ferait l'objet d'une restriction aussi importante que la création d'une zone de verdure inconstructible. Par ailleurs, l'intérêt paysager ne serait pas suffisant, car le périmètre ne mérite pas une protection particulière du point de vue de la protection du paysage. La recourante relève aussi que la Commune d'Etoy elle-même s'opposerait au changement d'affectation. En ce qui concerne la contre allée, il serait incohérent de rendre impossible sa réalisation et de ne pas régler la question au stade de l'approbation du PAC 299 bis. Dans ses propositions de modification de la réglementation du PAC 299 bis du 8 octobre 2013, le département a proposé de compléter l'art. 11 RPAC concernant la zone de verdure pour ajouter un alinéa 2 bis permettant la réalisation dans la zone de verdure, d'une contre-allée parallèle à la RC 1. La société recourante a déclaré dans ses déterminations du

E. 8

novembre 2013, qu'elle adhère à la modification proposée, mais elle a demandé que le département soit interpellé pour préciser si la contre allée se situerait bien sur la route au

sud de la RC 1 (route Suisse), dans le prolongement de celle existante entre la Migros et Interio. b) Le recours de la société Pfister Meubles SA porte sur les deux zones de verdure dans la zone mixte des secteurs S1, S2 et S3 sur la parcelle de la société recourante, tout comme le recours formé par les Communes d'Aubonne, Allaman, Etoy et Saint Prex (AC.2011.0329). Par ailleurs, la même zone mixte est contestée par la Commune de Buchillon (AC.2011.0322) et par les recourants Jacques-François Thury et crt (AC.2011.0323), en raison des possibilités de construire prévues pour la réalisation de logements en vue d'accueillir un population nouvelle d'environ 400 habitants. Ces différents recours remettent en cause les objectifs de la planification sur l'ensemble du secteur S. Il convient donc d'examiner si la mesure de planification est conforme aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire La zone mixte est réglementée de la manière suivante : « Art. 8 Zone mixte Les dispositions de l'art. 6 s'appliquent à cette zone, à l'exception de l'habitation collective, qui y est autorisée. Les activités doivent en outre y être compatibles avec l'habitation. Pour le secteur S (S1, S2 et S3), au maximum 55% des droits à bâtir peuvent être affectés pour de l'habitation. Aucune voie d'accès destinée aux activités n'y sera réalisée depuis le Sud, ces dernières ne devant générer aucun trafic sur la route de Plantay (domaine public 80 et 51). » La zone de verdure, quant à elle, est régie par l'art. 11 RPAC dont la teneur est la suivante : « Art. 11 Zone de verdure La zone de verdure est destinée à des aménagements essentiellement végétalisés. Peuvent y être autorisés les installations et aménagements à ciel ouvert destinés au sport, aux loisirs, ou à la détente dans la mesure où ils ont un statut de dépendance d'un bâtiment ou d'une installation implantée dans la zone adjacente. Les constructions souterraines peuvent y être autorisées dans les limites de l'art. 27. Les plantations se feront essentiellement par des essences indigènes et une large place sera donnée aux surfaces végétalisées aménagées et entretenues de manière extensive. Des aménagements favorables à la faune, tels des murs en pierre sèche seront effectués. » Par ailleurs, le rapport sur le processus d'aménagement (art. 47 OAT) apporte les précisions suivantes concernant l'aménagement de ce secteur : « Les négociations entre la commune d'Etoy et le Canton ont débouché sur la possibilité de prévoir un potentiel d'accueil maximal de 400 habitants dans le périmètre du PAC à Etoy. Après prise en compte des transferts déjà effectués au profit du projet Migros Interio de 768 TJM et des zones de verdure nouvellement introduites, il reste 1063 TJM disponibles pour l'entier de la zone. En allouant 50 m² par habitant, 20'000 m² de SU (surface utile) sont nécessaires à l'accueil de 400 habitants, soit, après pondération avec le solde attribué aux activités, le 55 % de la surface utile disponible. Ainsi le règlement précise qu'au maximum 55% des droits pourront être affectés à de l'habitation pour le secteur S (qui comprend les trois sous-secteurs S1, S2 et S3). (...) » Un tableau montre ensuite plus en détail la répartition des TJM avec l'application de l'indice de trafic de 0.05 à la surface du secteur S, sous déduction des surfaces classées en zone de verdure et des TJM accordés au projet Migros / Interio (768 TJM). Le potentiel disponible en surface utile pour le logement, avec un indice de génération de trafic (GT) de 3, s'élève à 19'493 m² (soit un TJM de 585), et le potentiel disponible pour les activités, avec un indice de génération de trafic (GT) de 10, s'élève à 4'785 m² (soit un TJM de 478). Par ailleurs, la notice d'impact concernant le bruit routier relève que le niveau sonore d'émission sur la RC 1 au niveau des tronçons « Coulet-Plantay » et « Etoy - La Plantay » s'élève à 82.8 dB(A). La notice comporte un tableau des distances critiques par rapport au bruit routier en fonction des valeurs d'exposition applicables. Dans le secteur S, avec un degré de sensibilité III, le respect des valeurs de planification impose une distance de 198 m pour les valeurs de jour et de 234 m

pour les valeurs de nuit. Pour les valeurs d'immissions, en degré de sensibilité III, la distance est de 63 m pour les valeurs de jour et 74 m pour les valeurs de nuit. c) La zone mixte du secteur S est ainsi exposée à des nuisances dépassant à la fois les valeurs de planification et d'immissions pour la construction d'habitations. Or, l'un des principes majeurs de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire tend à préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodantes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations (voir l'art. 3 al. 3 let. b LAT). Cette règle a pour conséquence qu'il faut prendre en compte les exigences de la protection de l'environnement dans le cadre des mesures d'aménagement du territoire (ATF 121 II 72 consid. 1d p.76 et consid. 3 p. 79). Elle exige que les affectations bruyantes soient éloignées des zones d'habitation ou que celles-ci en soient protégées, et inversement, que les zones d'habitation soient éloignées des affectations bruyantes ou en soient protégées. C'est pourquoi, il importe de tenir compte constamment des principes de protection de l'environnement du début à la fin de l'élaboration des plans d'aménagement (Commentaire LAT, Tscahannen, art. 3 N. 56). Il convient donc d'examiner si la planification du secteurs S est conforme à l'art. 3 al. 3 let. b LAT. d) Le secteur S (S1, S2 et S3), d'une superficie d'environ 4.8 hectares, constitue en effet un périmètre particulièrement sensible. C'est le seul où le PAC 299 bis introduit une mixité effective, avec une surface maximale pouvant être affectée au logement à une population de 400 habitants sur environ 20'000 m² de surface de plancher. Il se situe à la frange d'un secteur d'habitation déjà construit sur les territoires des communes d'Etoy et plus au sud de Buchillon; les quartiers d'habitation les plus proches sur la commune d'Etoy sont formés de villas jumelles, d'habitations individuelles groupées et de logements collectifs de faible densité. Les secteurs S1 et S2 sont entourés à l'ouest par le dépôt du commerce Hornbach, au nord par la route Suisse au-delà de laquelle on trouve les centres de vente de Pfister Meubles SA et de Hornbach avec leurs parkings respectifs, et à l'est, par la façade arrière du commerce Interio. Le secteur S3 est formé par une bande de terrain plus étroite, comprise entre les commerces Migros et Interio et leurs parkings au nord et la route de la Plantay au sud. La réglementation du secteur S est basée essentiellement sur un indice de trafic de 0.05, soit 500 TJM par hectare (art. 17 al. 2 RPAC). Une surface d'environ 1.2 hectare est prévue en zone de verdure et une surface de 3.6 hectares en zone mixte. L'indice de trafic permet une génération de trafic totale d'environ 1800 TJM (500 x 3.6), sous déduction des TJM accordés au projet Interio-Migros (768 TJM). Le coefficient de génération de trafic, qui détermine le nombre de mouvements de véhicules/jour pour 100 m² de surface utile est de 3 pour l'habitation et de 10 pour l'administration et les services (art. 17 al. 3 RPAC). Dans le secteur S3, la zone de verdure occupe une bande de terrain de plus de 100 m de long entre la route de la Plantay et les parkings de Migros et d'Interio (5610 m²). Entre les secteurs S1 et S2, la zone de verdure occupe une bande de terrain de plus de 60 m de large entre la route Suisse et la route de la Plantay (8081 m²). En l'état, une telle réglementation ne garantit pas une qualité suffisante pour l'habitation; en particulier, la protection contre le bruit est d'autant moins assurée que la localisation de la zone de verdure accolée à la route Suisse (RC 1) hypothèque la possibilité de réaliser des aménagements ou des constructions protégeant les logements des nuisances. De plus, ces deux zones de verdure empêchent de construire des logements dans les parties du secteur S les mieux situées le long de la route de la Plantay, que ce soit dans les secteurs S1 et S2 ou dans le secteur S3. Ces zones de verdure, tout comme l'aire d'arborisation structurante qui les accompagne, apparaissent inutilement contraignantes au regard des avantages potentiels pour les futurs habitants de ce secteur. e) Il découle des

exigences de l'art. 3 al. 3 let. b LAT que l'étude d'un plan d'aménagement doit être réalisée en tenant compte de la nécessité de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodantes, telles que la pollution de l'air et le bruit. Il incombe à l'autorité de planification de fixer les affectations, d'organiser les espaces, de définir l'implantation, la forme et les volumes des constructions et leurs aménagements ainsi que l'organisation des accès de telle manière que les logements soient protégés des atteintes nuisibles comme le bruit. L'aménagement du territoire a dans ce sens une fonction proche et comparable à celle du principe de prévention (art. 1 al. 2 et 11 al. 1 LPE), étant précisé que les valeurs limites d'exposition applicables doivent en tout état de cause être respectées (voir les art. 22 LPE, 31 OPB et 15 RPAC, voir aussi l'ATF 1C_331/2011 du 30 novembre 2011 consid. 7.3.2, résumé in RDAF 2013, p. 499 ss, ainsi que l'ATF 1C_191/2013 du 27 août 2013 consid. 3.3 et 3.4). L'art. 13 al. 4 let. b OPB montre à cet égard l'importance des tâches de planification qui permettent, par un plan relevant du droit de l'aménagement du territoire, mais étudié de manière judicieuse en tenant compte des contraintes environnementales, de respecter les valeurs limites d'exposition par des mesures de planification, d'aménagement ou de construction. Une telle planification s'insère dans l'exécution du mandat constitutionnel de l'aménagement du territoire visant à assurer une utilisation « judicieuse » et mesurée du sol (art. 75 al. 1 Cst.) et constitue l'un des objectifs essentiel de l'art 3 al. 3 let. b LAT. Ainsi, la réglementation de la zone mixte prévue dans le secteur S du PAC 299 bis ne permet pas de tenir compte des exigences de l'art. 3 al. 3 let. b LAT. Elle se limite à définir des surfaces de plancher en fonction de l'indice de trafic et des coefficients de génération de trafic, tout en délimitant des zones de verdure sans prendre en considération les nuisances de l'environnement, la compatibilité des destinations entre elles et les transitions avec le contexte bâti. La localisation des zones de verdure devrait résulter de choix urbanistiques quant à l'implantation, la destination et la volumétrie des futures constructions, en tenant compte des impératifs de protection de l'environnement, en particulier de la lutte contre les nuisances dues au trafic sur la route Suisse, ce que permettrait une étude plus fine, que ce soit par le moyen d'un plan de quartier (art. 64 al. 1 et 69 al. 2 LATC) ou d'un plan partiel d'affectation cantonal ou communal (art. 44 let. b, c et d, 45 al. 2 let. b et 47 al. 2 ch. 4 LATC). f) L'indice de trafic de 0.05 applicable au secteur S (art. 17 al. 2 RPAC), pondéré par un coefficient de génération de trafic de 3 pour l'habitation (art. 17 al. 3 RPAC), permet la construction de 16'500 m² de surface de plancher habitable par hectare, ce qui correspond à un coefficient d'utilisation du sol (CUS) de l'ordre de 1.6. Le plan directeur cantonal prévoit une certaine densification dans les périmètres compacts des centres régionaux, pour lesquels il est prévu un indice d'utilisation du sol (CUS) d'au moins de 0.625 (voir la mesure A11 du plan directeur cantonal et le guide d'application des mesures A11 et A12 du plan directeur cantonal approuvé par le Conseil d'Etat le 26 janvier 2011). Par ailleurs, la troisième révision du plan directeur cantonal tend à introduire une mixité des affectations dans les pôles de développement (mesure D11) et le guide d'application des mesures A11 et A12 mentionne un CUS de 1.2 pour les sites stratégiques. Mais le département a précisé, dans sa réponse au recours, que ni le plan directeur cantonal, ni les projets d'agglomération régionaux (en particulier le PALM) ne prévoient à Etoy une croissance dépassant les critères usuels. Le PAC 299 bis révisé ne fait pas partie des sites stratégiques à développer pour le logement, ce qui s'explique probablement par les caractéristiques de son environnement. Le site « Littoral Parc » reste cependant un pôle stratégique de développement économique pour lequel l'autorité de planification vise un objectif d'introduction de la mixité. Le secteur S est

relativement proche de la gare d'Etoy qui est desservie actuellement par une desserte RER à la demi-heure, ce qui semble correct, quand bien même le tribunal a jugé qu'une offre en transports publics de deux bus par heure dans chaque direction ne suffisait pas à justifier un effort de densification particulier à Montpreveyres (AC.2013.0042 du 29 janvier 2014 consid. 8a). Une desserte par le train offre en effet des avantages plus conséquents que l'offre constituée par une simple ligne de bus. Cette situation particulière du secteur S peut donc justifier une certaine densification. La détermination du coefficient d'utilisation du sol doit aussi tenir compte de la densité des zones d'habitation voisines du secteur S au sud, qui sont des zones d'habitat individuel groupé de très faible densité et des zones d'habitat collectif de faible densité. La jurisprudence du Tribunal fédéral a en effet précisé que la densification ne saurait avoir lieu de manière désordonnée et que les nouvelles constructions doivent s'intégrer au milieu bâti existant afin de ne pas lui porter préjudice (ATF 113 Ia 266 consid. 3a p. 269). Or, un coefficient d'utilisation du sol de l'ordre de 1.6 correspond à une zone d'habitat de forte à très forte densité, que l'on retrouve notamment dans les zones de centres villes et contraste fortement avec les secteurs d'habitations déjà bâti de faible densité au sud de la route de la Plantay. Par ailleurs, le coefficient de génération de trafic très élevé de 3 pour de l'habitat semble aussi avoir été destiné avant tout à compenser les pertes d'indice résultant de la création des zones de verdure sur plus de 11'000 m². Mais, l'indice d'utilisation du sol devrait être évalué plus précisément dans le cadre d'une étude plus fine, mentionnée ci-dessus, prenant en considération la nécessité de protéger les futures habitations des nuisances de la route Suisse, et celle aussi d'assurer une transition et une intégration au milieu bâti existant. g) En définitive, le recours de la société Pfister Meubles SA doit aussi être admis en ce qui concerne les deux zones de verdure prévues dans la zone mixte du secteur S. L'admission du recours ne signifie pas que toute forme d'habitat doit être exclue du secteur S, car la mixité en elle-même répond à un intérêt public important (mesure B 33 du plan directeur cantonal), mais que l'urbanisation de ce secteur en vue d'une affectation au logement doit faire l'objet d'une étude soignée, conforme aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire (art. 3 al. 3 let. b LAT) et aux mesures légales de protection de l'environnement à prendre dans un contexte de nuisances avéré. 4. a) La société recourante relève encore que l'art. 4.8 du règlement du PAC 299 précisait que les enseignes et autres procédés de réclame devaient être maintenus à une hauteur qui ne dépassait pas 3 m du bâtiment auquel ils se réfèrent. L'art. 30 du nouveau PAC 299 bis précise que les enseignes et autres procédés de réclame doivent être maintenus à une hauteur qui ne dépasse pas 2 m de celle du bâtiment auquel ils se réfèrent. La société recourante estime que cette réduction de la hauteur des enseignes de 1 m ne se justifie pas et elle demande la suppression de l'art. 30 pour le motif que la matière serait régie entièrement par la loi cantonale sur les procédés de réclame et son règlement d'application. La loi sur les procédés de réclame du 6 décembre 1988 (LPR; RSV 943.11) a pour but de régler l'emploi des procédés de réclame afin d'assurer la protection des sites, le repos public et la sécurité de la circulation des piétons et des véhicules (art. 1 LPR). Elle s'applique à tous les procédés de réclame de quelque nature, perceptibles à l'extérieur par le public (art. 3 al. 1 LPR). L'installation et l'utilisation d'un procédé de réclame doivent préalablement être autorisées par l'autorité compétente (art. 6 al. 1 LPR). L'autorité compétente ordonne la suppression ou la modification aux frais de l'intéressé de tout ou partie d'un procédé de réclame contraire à la loi ou à ses dispositions d'application (art. 9 al. 1 LPR). Aux abords des autoroutes, les enseignes d'entreprises ayant leur propre support doivent se trouver à 10 m au moins du bord extérieur de la bande d'arrêt d'urgence ou de la

chaussée (art. 13 al. 1 LPR). L'art. 18 LPR attribue aux communes la compétence d'édicter un règlement communal d'application de la loi en matière de procédé de réclame, destiné à assurer la protection des sites et des monuments, le repos public et la sécurité de la circulation, des piétons et des véhicules, mais la loi n'exclut pas que la réglementation des procédés de réclame soit intégrée dans un plan d'affectation, qu'il s'agisse d'un plan d'affectation communal ou d'un plan d'affectation cantonal. Les objets des plans et des règlements d'affectation, tels qu'ils sont définis à l'art. 47 al. 2 LAT, comprennent nécessairement tous les types de construction notamment les procédés de réclame que ceux-ci soient prévus sur des constructions (ch. 1), dans des paysages-sites méritant protection (ch. 2) ou le long des voies publiques existantes ou à créer (ch. 3). Ainsi, l'art. 30 RPAC, qui restreint la hauteur des procédés de réclame dépassant les bâtiments, trouve sa base légale à l'art. 47 al. 2 ch. 1 et constitue une disposition réglementaire spéciale réservée par la loi sur les procédés de réclame qui déroge aux règles générales de son règlement d'application. Au demeurant, la hauteur de 3 m prévue par l'art. 4.8 du règlement du PAC 299 est clairement excessive puisqu'elle correspond à la hauteur d'un plein étage habitable. La limitation de la hauteur des enseignes sur toiture à 2 m apparaît ainsi comme une mesure raisonnable qui doit être approuvée. 5. Il résulte pour l'essentiel des considérants qui précèdent que le recours doit être partiellement admis. L'interdiction des nouvelles activités commerciales, des show-rooms et des sites d'exposition, prévue par l'art. 6 al. 2 RPAC, et l'autorisation d'étendre les commerces existants dans les limites des seuils de génération de trafic encore disponibles, telle que permise par l'art. 6 al. 3 RPAC, ne peuvent être approuvées. L'admission du recours sur ce point ne signifie pas que les commerces peuvent être librement autorisés dans le périmètre du PAC, mais qu'une interdiction doit être coordonnée avec des mesures d'assainissement concernant les commerces existants (voir ci-dessus consid. 5h). Si un projet de construction est susceptible de mettre en péril l'objectif recherché, le département peut s'opposer au projet par la procédure prévue aux art. 77 et 79 LATC, ou, le cas échéant, mettre en place une zone réservée au sens de l'art. 46 LATC. Le recours doit aussi être admis en ce qui concerne les zones de verdure prévues sur les parcelles 655, 659, 660, 661, 662 et 1540. Sur ce dernier grief, le tribunal ayant admis les recours connexes de la Commune de Buchillon (AC.2011.0322) et de Jacques-François Thury et consorts (AC.2011.0323) la zone mixte prévue sur les secteurs S1, S2 et S3 ne peut non plus être approuvée, pour les motifs mentionnés ci-dessus (consid. 3). L'admission du recours ne signifie pas que l'habitat doit être exclu du secteur S, car la mixité en elle-même répond à un intérêt public (mesure B 33 du plan directeur cantonal), mais que l'urbanisation de ce secteur en vue d'une affectation même partielle au logement doit faire l'objet d'une étude plus fine d'urbanisme, conforme aux exigences de l'art. 3 al. 3 let. b LAT. En revanche, le grief de la société recourante sur la hauteur des procédés de réclame (consid. 4) doit être rejeté. Compte tenu du résultat du recours, il y a lieu de laisser les frais de justice à la charge de l'Etat. La société recourante, qui obtient pour l'essentiel gain de cause, a droit aux dépens qu'elle a requis, arrêtés à 2000 fr.

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