

VD_OMNI AC.2013.0064 vom 31. Oktober 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-10-31, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2013.0064

FR: VD_OMNI AC.2013.0064 du 31 octobre 2014

IT: VD_OMNI AC.2013.0064 del 31 ottobre 2014

Regeste

BAUMANN, BAUMANN/Département de l'intérieur, Conseil communal de Perroy | Rejet du recours contre les décisions d'adoption et d'approbation du PPA "Port de Plongeon", élaboré afin de développer les aménagements terrestres du port pour qu'ils correspondent aux besoins des utilisateurs de la plage et au projet d'agrandissement du port (62 places d'amarrage au lieu de 30 et suppression de la vingtaine de corps-morts). - L'inclusion de la parcelle des recourantes dans le périmètre du PPA n'est pas critiquable (consid.2). - L'aménagement d'une zone d'utilité publique au bord d'un lac, avec une plage publique et un port de plaisance, n'est pas en soi incompatible avec la LAT, notamment l'art. 3 al. 2 let. c LAT. En l'occurrence, les possibilités de construire offertes par le PPA sont raisonnables (consid.3). - Pas d'obligation de soumettre à une enquête publique complémentaire la modification du sens de circulation sur les voies d'accès, suite à l'opposition des recourantes, dans la mesure où aucune nouvelle voie de circulation n'a été créée. Par ailleurs, le système de circulation prévu par le PPA n'est pas critiquable (consid.4). - L'offre de stationnement est suffisante; rien ne s'oppose à ce que des possibilités de parcage supplémentaires soient proposées en dehors du périmètre du PPA, à proximité directe de ce dernier (consid.5). - La question des nuisances sonores engendrées par le parking sera examinée lors de la procédure de permis de construire (consid.5).

Erwägungen

E. 1

Le recours est dirigé contre les décisions du conseil communal et du département cantonal compétent par lesquelles le PPA " Port de Plongeon " a été adopté puis approuvé préalablement. a) La procédure d'établissement des plans d'affectation est définie aux art. 56 ss de la loi du

E. 4

Les recourantes critiquent l'organisation de la circulation automobile, dans le PPA adopté par le conseil communal. Elles se plaignent de ce que le trafic ne soit pas interdit sur le chemin de la Plage, et elles soutiennent que la modification de sens de circulation, après l'enquête publique, aurait dû donner lieu à une enquête complémentaire. Il est vrai que le premier projet prévoyait un accès et une sortie du parking uniquement par le chemin des Acacias. C'est toutefois pour donner suite à l'opposition des recourantes, qui mentionnaient les difficultés de passage et de croisement à proximité directe de leur maison, que le PPA a été modifié afin de prévoir, comme actuellement, la sortie du parking par le chemin de la Plage (ce chemin pouvant par ailleurs être utilisé dans les deux sens par les véhicules amenant des bateaux au port). Il convient de relever que le bureau Transitec a lui-même, en décembre 2011, présenté une proposition dans ce sens (figure n° 6, en complément à la notice technique de 2007). On ne voit pas, concrètement, quelle autre solution aurait pu être

adoptée compte tenu de la configuration des lieux. On ne saurait donc reprocher aux autorités de planification d'avoir repris, dans le PPA, le système de circulation existant, pour des installations (port, buvette, plage, etc.) exploitées depuis de nombreuses années et pas destinées à être sensiblement agrandies. La loi cantonale prévoit que lorsque le conseil communal adopte le projet sans modification susceptible de porter atteinte à des intérêts dignes de protection, le dossier est adressé sans délai par la municipalité au SDT en vue de son approbation par le département (art. 58 al. 4 LATC). Si le conseil apporte des modifications plus importantes, celles-ci sont soumises à une enquête complémentaire de trente jours, après l'examen préalable du SDT (art. 58 al. 5 LATC). En l'occurrence, la modification du projet, par rapport à ce qui avait été mis à l'enquête publique, n'est pas susceptible de porter atteinte à des intérêts dignes de protection - puisqu'il ne s'agit pas de créer de nouvelles voies de circulation. Le droit d'être entendu des recourantes – qui ont reçu une réponse à leur opposition et qui ont pu recourir en connaissance de cause – n'a à l'évidence pas été violé. En somme, le nouveau régime des circulations n'a pas été adopté en violation du droit.

E. 5

Les recourantes critiquent encore le parking prévu par le PPA. Elles font valoir que le nombre de cases serait insuffisant en période estivale et elles estiment inadmissible de chercher des solutions de parcage à l'extérieur du périmètre (le long de la route de Couvaloup). Elles se plaignent également de l'absence de mesures contre les nuisances provoquées par les utilisateurs du parking. a) Il ressort du dossier que le parking prévu dans l'aire d'équipement de la zone d'utilité publique aurait, après l'agrandissement des installations du port, une capacité de 70 à 75 places; actuellement, le parking compte 60 places. 50 places supplémentaires sont à disposition le long du chemin de Couvaloup pendant la saison d'été. Cette offre de places de stationnement est à l'évidence adéquate ou suffisante, pour l'ensemble des utilisateurs du site (navigateurs, clients de la buvette et personnes fréquentant la plage). La capacité du parking a été définie en fonction des besoins un jour d'été moyen; ce critère, proposé par le bureau spécialisé Transitec, n'est pas critiquable et aucune règle d'aménagement du territoire ne s'oppose à ce que des possibilités de parcage supplémentaires soient offertes hors du périmètre du PPA, mais à proximité directe, pour les jours de forte affluence. b) A propos de la limitation des nuisances sonores, il appartiendra aux autorités compétentes pour autoriser les travaux d'agrandissement du parking existant, le cas échéant, d'examiner si les exigences de l'art. 8 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) pourront être respectées. A première vue, la création d'une douzaine de cases supplémentaires ne devrait pas être considérée comme une modification notable du parking existant. On ne voit pas quelles mesures de limitation des immissions de bruit devraient être imposées à ce stade, dans le cadre de l'établissement du PPA, et les recourantes n'expliquent pas clairement ce qu'elles déduisent en l'espèce du principe de la prévention, énoncé à l'art. 11 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01). En d'autres termes, on ne saurait reprocher aux autorités de planification d'avoir omis de prévoir dans le PPA des ouvrages de protection contre le bruit, voire d'autres ouvrages propres à protéger les recourantes des nuisances provenant du parking. Le conseil communal relève, dans sa réponse, qu'une nouvelle haie d'arbres sera plantée à proximité de la limite séparant les parcelles nos 613 et 614, ce qui préservera les recourantes d'éventuelles nuisances visuelles. Ces différents aspects de la transformation des installations du port devront être examinés avec soin dans les procédures subséquentes. Le

PPA n'apparaît cependant pas lacunaire à ce propos. En d'autres termes, les recourantes ne sont pas fondées à se plaindre du caractère prétendument insuffisamment abouti du PPA, car il n'a pas à régler tous les détails de l'exploitation existante et future du port (il en va notamment ainsi de la question de l'hivernage des bateaux).

E. 6

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours, entièrement mal fondé, doit être rejeté. Cela entraîne la confirmation des décisions attaquées. Les frais de justice doivent être mis à la charge des recourantes, dont les conclusions sont rejetées (art. 49 LPA-VD). Elles verseront en outre des dépens à la commune de Perroy, représentée par un avocat (art. 55 LPA-VD).

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