

VD_OMNI AC.2013.0374 vom 7. August 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-08-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2013.0374

FR: VD_OMNI AC.2013.0374 du 7 août 2014

IT: VD_OMNI AC.2013.0374 del 7 agosto 2014

Regeste

BACHMANN, COMELLINI, DISERENS, GEORGESCU, GUNZ, KASSOUS, KAUFMANN, MICHOT, OBERSON, PITTET, OTTOSEN, ROUX, GONTHIER, LUGINBUHL, MANCOSU, MILLIET, PAQUIER, SCHROEDER/Conseil communal de Lutry, Département du territoire et de l'environnement | Recours contre la décision adoptant le plan partiel d'affectation et celle approuvant préalablement ce plan. - Grief relatif à la violation des dispositions du droit fédéral sur la protection de l'environnement, en particulier des dispositions de l'OPB (dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit). Pas de violation de l'art. 24 al. 1 LPE qui impose que les nouvelles zones à bâtir destinées à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes, ne soient prévues qu'en des endroits où les immissions causées par le bruit ne dépassent pas les valeurs de planification, ou en des endroits dans lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettent de respecter ces valeurs. Pas de motifs en l'espèce de s'écarter des conclusions du rapport 47 OAT, qui ont été validées par le service cantonal spécialisé en matière de lutte contre le bruit, et qui retiennent que les valeurs de planification pourront être respectées moyennant des mesures d'aménagement et de construction sur les futurs bâtiments. Grief rejeté (consid. 6).

Erwägungen

E. 1

Le recours est dirigé contre la décision du Conseil communal du 4 mars 2013 adoptant le plan partiel d'affectation "Les "Brûlées" et levant les oppositions, ainsi que contre la décision du Département de l'intérieur du 10 juillet 2013 approuvant préalablement ce plan partiel d'affectation communal. a) La procédure d'approbation des plans d'affectation dans le canton de Vaud est définie aux art. 56 ss de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; RSV 700.11). A l'issue de l'enquête publique sur un plan d'affectation communal, la municipalité établit à l'intention du conseil de la commune un préavis contenant un résumé des oppositions et des observations, ainsi que des propositions de réponse aux oppositions non retirées (art. 58 al.

E. 2

Les recourants ne contestent pas le passage du périmètre du PPA "Les Brûlées" de la zone inconstructible (zone intermédiaire) à la zone à bâtir. La zone intermédiaire comprend des terrains dont la destination sera définie ultérieurement par des plans d'affectation ou de quartier (art. 51 al. 1 LATC) et c'est donc, au sens de l'art. 18 al. 2 LAT, un territoire dont l'affectation est différée (cf. arrêt du TF 1C_15/2008 du 10 juin 2008, consid. 2.1). Le classement en zone à bâtir a été décidé par l'autorité communale de planification le 4 mars 2013, soit plus d'une année avant l'entrée en vigueur, le 1^{er} mai 2014, de la révision partielle du 15 juin 2012 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. L'autorité

cantonale compétente pour approuver les plans d'affectation communaux (cf. art. 26 LAT) s'est elle aussi prononcée avant le 1^{er} mai 2014 (l'approbation préalable date du 10 juillet 2013 et, lorsque cette décision est confirmée sur recours par le Tribunal cantonal, l'approbation définitive ou mise en vigueur, prévue à l'art. 61a LATC, n'est en principe qu'une simple formalité). Dans ces conditions, il y a lieu d'appliquer l'ancien droit – celui en vigueur au moment de l'adoption et de l'approbation préalable du PPA – dans le cadre de la présente procédure de recours, conformément au principe général de droit transitoire exprimé à l'art. 52 al. 2 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1). Il est vrai que l'OAT a été modifiée, le 2 avril 2014, après la révision partielle du 15 juin 2012 de la LAT, et que cette modification, entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014, comporte une disposition transitoire spéciale, à l'art. 52a al. 1 OAT, pour les cas où " un recours contre la décision rendue par l'autorité cantonale sur l'approbation d'un classement en zone à bâtir conformément à l'art. 26 LAT est en suspens " : l'interdiction temporaire d'augmenter la surface totale des zones à bâtir légalisées dans le canton, prévue par le nouvel art. 38a al. 2 LAT (dans les dispositions transitoires de la dernière modification de la LAT) "ne s'applique pas [au classement en zone à bâtir litigieux] si le recours n'induit ni un réexamen ni une correction matérielle partielle de la décision d'approbation ou s'il a été déposé de façon téméraire" . Le sens de cet art. 52a al. 1 OAT n'est pas particulièrement clair. Quoiqu'il en soit, le présent recours ne tend pas à remettre en cause le passage du périmètre du PPA de la zone intermédiaire à la zone à bâtir, et il n'est pas demandé au Tribunal cantonal d'étendre encore, au-delà du périmètre du PPA, la surface de la zone à bâtir de Lutry. Dans ces conditions, puisqu'il n'est pas question d'une correction matérielle du PPA litigieux par le Tribunal cantonal en vue d'étendre la zone à bâtir, il n'y a pas lieu de tenir compte en l'occurrence de la disposition transitoire de l'art. 52a al. 1 OAT, seule étant applicable la disposition transitoire de l'art. 52 al. 2 OAT, aux termes de laquelle les procédures de recours pendantes sont régies par l'ancien droit.

E. 3

Les recourants se plaignent en premier lieu de l'absence de coordination (cf. art. 25a LAT) des procédures d'adoption du plan partiel d'affectation communal et des aménagements routiers sur les voies d'accès au PPA, en particulier sur la route du Landar qui permet d'accéder au secteur Nord du PPA et sur le chemin du Mâcheret qui permet d'accéder aux secteurs Sud et Est. a) L'art. 25a LAT, applicable aux procédures d'autorisation de construire ainsi que, par analogie, à la procédure des plans d'affectation (art. 25a al. 4 LAT), impose de désigner une autorité chargée de la coordination lorsque l'adoption du projet nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités (art. 25a al. 1 LAT). Il est exigé, d'un point de vue matériel, que les différentes décisions ne soient pas contradictoires (art. 25a al. 3 LAT). Selon l'art. 26 al. 1 LAT, une autorité cantonale approuve les plans d'affectation et leurs adaptations. L'approbation des plans d'affectation par l'autorité cantonale leur confère force obligatoire. Cette procédure est conçue pour être un moyen de surveillance et de coordination pour l'autorité cantonale (ATF 135 II 22 consid. 1.2.3 et les références citées). L'art 47 OAT prévoit que l'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26 al. 1 LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4 al. 2 LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement. Le rapport de conformité

prescrit par l'art. 47 OAT est un instrument de coordination matérielle entre le droit de l'aménagement du territoire et le droit sur la protection de l'environnement. Il porte notamment sur les questions d'équipement, de bruit et de protection de l'air liées aux modifications proposées, sur les charges pour l'environnement dues à la réalisation de constructions conformes aux plans et sur les mesures éventuelles pour éviter ces désagréments (RDAF 2008 I 230 n° 2.1.10.2). b) En l'espèce, la procédure suivie dans le cadre de l'adoption du PPA "Les Brûlées" respecte les principes de coordination matérielle précités. Toutes les législations pertinentes ont été appliquées et les services cantonaux spécialisés pour l'application de ces législations ont été consultés, avant l'adoption du PPA par le conseil communal. Le rapport 47 OAT contient plusieurs études spécialisées sur le bruit, les glissements de terrains, les variantes d'accès au périmètre concerné, que l'autorité cantonale de planification a pu évaluer lors des phases successives de l'examen préalable du PPA. Aussi d'un point de vue formel, la procédure d'établissement du PPA a permis une appréciation coordonnée des différents intérêts en jeu. Les recourants soutiennent à tort que la procédure des aménagements routiers sur la route du Landar (RC 770b), n'a pas été coordonnée avec la procédure d'adoption du PPA "Les Brûlées". Cette procédure, qui implique la création de deux îlots sur la route du Landar (RC 770b) était menée par l'autorité communale compétente conformément à l'art. 13 al. 2 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; RSV 725.01), en parallèle à la procédure d'adoption du PPA. Elle a abouti le 10 mars 2014 à l'autorisation de créer deux îlots sur la route du Landar, à l'endroit où il est prévu d'accéder au secteur Nord du PPA. Les recourants exposent également que le chemin du Mâcheret nécessiterait des aménagements routiers (mesures de modération du trafic) vu l'augmentation de trafic prévisible sur ce chemin, et que cette procédure aurait dû être coordonnée au stade de la présente procédure de planification. Comme il sera exposé plus loin, la problématique de la sécurité des accès, en lien avec la question de l'équipement routier, n'a pas à être traitée et résolue au stade de la procédure de planification mais ultérieurement, afin qu'un accès adéquat et suffisant soit garanti au moment des procédures d'autorisations de construire pour les futurs bâtiments (cf. infra consid. 7). Il n'y a donc pas d'obligation d'adopter déjà, pour des motifs de coordination, les éventuelles mesures qui devraient être prises pour sécuriser le chemin du Mâcheret à ce stade. Ce grief est mal fondé.

E. 4

Les recourants se plaignent d'une mauvaise pesée des intérêts en présence. Ils ne critiquent pas l'identification des intérêts par les autorités intimées mais la pondération de ces différents intérêts. Ils estiment en particulier qu'il n'a pas été suffisamment tenu compte de la problématique de la protection de l'environnement, en fonction de la localisation et de la topographie du secteur en cause (nuisances sonores et problèmes de stationnement). a) La pesée des intérêts comprend la détermination de tous les intérêts, publics et privés, touchés par le projet (art. 3 al. 1 let. a OAT). Il s'agit d'abord des intérêts poursuivis par la LAT elle-même (cf. art. 3 LAT - notamment l'intégration des constructions dans le paysage, la protection sites naturels et forêts, la protection des lieux d'habitation, etc.), mais aussi des autres intérêts protégés dans les lois spéciales, sur la protection de l'environnement, les forêts, etc. (ATF 129 II 63 consid. 3.1 ; 118 Ia 504 consid. 5a et b). L'autorité doit ensuite apprécier ces intérêts notamment en fonction du développement spatial souhaité et des implications qui en résultent (art. 3 al. 1 let. b OAT). La pesée des intérêts proprement dite tient compte, dans la mesure du possible, de l'ensemble des intérêts en présence, et elle doit être motivée, (art. 3 al. 1 let. c et art. 3 al. 2 OAT; ATF 129 II 63 consid. 3.1). b) Comme

cela a été exposé préalablement (cf. supra, consid. 2), les recourants ne remettent pas en cause l'intérêt public à rendre constructible et à densifier le secteur des Brûlées, qui figure dans le périmètre compact du PALM. Les autres intérêts en présence, en particulier la protection de l'environnement, la sauvegarde des forêts et la protection contre les dangers naturels, ainsi que la protection des lieux d'habitation, ont fait l'objet d'études spécifiques, soit une étude acoustique et une étude géologique pour la détection des instabilités gravitaires réalisées par le bureau CSD, une étude sur la problématique des accès au PPA par Transitec. La problématique de l'accroissement de trafic, en lien avec le PPA, et des accès au périmètre a fait l'objet d'une étude dans le rapport 47 OAT. Les autorités intimées ont dûment tenu compte des résultats de ces études dans la pesée des intérêts en présence. En particulier, l'aire forestière et les cordons boisés (zone de milieu naturel) sont préservés dans le périmètre du PPA. L'impact des atteintes nuisibles (bruit) sur les lieux d'habitation existants et futurs a été analysé et des mesures sont prévues pour limiter ces atteintes: le PPA prévoit à cet égard que les permis de construire pour les futurs bâtiments ne pourront être délivrés qu'à la condition que les valeurs de planification définies dans l'OPB soient respectées (cf. art. 26 RPPA ; infra, consid. 6) et des mesures de gestion du trafic motorisé ont été également prises en compte (cf. notamment infra, consid. 7). D'un point de vue général, les intérêts à prendre en considération au stade de l'adoption du PPA ont fait l'objet d'un examen et d'une appréciation par les autorités de planification. Les recourants ne sont pas fondés à se plaindre d'une mauvaise pesée des intérêts.

E. 5

Les recourants font valoir que le PPA comporte des lacunes réglementaires. a) Selon la définition du droit fédéral, les plans d'affectation règlent le mode d'utilisation du sol (art. 14 al. 1 LAT); ils fixent de manière impérative les possibilités d'utilisation des biens-fonds dans un périmètre déterminé (volume, implantation, dimensions, style, but des constructions, notamment). Le contenu du plan général d'affectation ou du plan partiel d'affectation est défini par l'art. 47 LATC. Cette disposition précise, d'une part, que les plans et règlements d'affectation fixent les prescriptions relatives à l'affectation des zones, au degré de sensibilité au bruit, ainsi qu'à la mesure de l'utilisation du sol (al. 1) et, d'autre part, qu'ils peuvent également contenir des dispositions relatives notamment aux conditions de construction (al. 2 ch. 1), aux paysages, sites, rives de lacs et de cours d'eau, ainsi qu'aux localités, aux ensembles ou aux bâtiments méritant protection (al. 2 ch. 2), à la création et à la préservation d'espaces verts (al. 2 ch. 4) ou encore à la création d'emplacements de délasserment (al. 2 ch. 5). Ces règles s'appliquent au contenu du plan général d'affectation au sens de l'art. 44 let. a LATC et du plan partiel d'affectation au sens de l'art. 44 let. b LATC. Le seul contenu contraignant est défini par les règles mentionnées à l'art. 47 al. 1 LATC relatives à l'affectation des zones, aux degrés de sensibilité au bruit, ainsi qu'à la mesure de l'utilisation du sol. Les autres dispositions de l'art. 47 al. 2 LATC n'ont pas un caractère impératif (AC.2009.0246 du 28 février 2011 consid. 2c). Ces règles constituent les bases légales formelles qui permettent de prévoir dans les plans d'affectation les restrictions au droit de propriété (ATF 106 Ia 364 consid. 2a). b) Le plan litigieux répond à la définition de plan partiel d'affectation au sens de l'art. 44 let. b LATC, soit un plan d'affectation limité à une partie bien déterminée du territoire communal. Ainsi, le droit cantonal, en dehors du degré de sensibilité au bruit, de la désignation de la zone et de la mesure d'utilisation du sol (art. 47 al. 1 LATC), ne fixe aucune obligation spéciale quant au contenu minimum du plan. Il n'en demeure pas moins que ce contenu doit être adapté aux objectifs d'aménagement et de développement poursuivis par la commune dans le secteur.

Le but du PPA est en l'occurrence de créer un quartier mixte destiné principalement à l'habitat et aux activités. Il règle l'organisation des constructions, le traitement des espaces extérieurs, la réalisation des voies de desserte et des liaisons piétonnes, ainsi que la mise en valeur du milieu naturel. Il permet un développement modéré en périphérie de l'aire de localité (cf. art. 1 RPPA). Le PPA répond donc aux exigences du contenu minimal du plan partiel d'affectation, tel que défini par le droit fédéral et le droit cantonal de l'aménagement du territoire c) Les recourants font valoir que les autorités intimées n'ont pas prévu de mesures contraignantes pour limiter le trafic des véhicules motorisés dans le périmètre du PPA. Ils critiquent l'art. 7 al. 3 RPPA qui permet à l'autorité communale d'autoriser le trafic motorisé sur une partie des chemins piétonniers principaux. Ils reprochent également au PPA de ne pas fixer la distance entre bâtiments dans les périmètres H et K (art. 11 al. 2 RPPA). Ces critiques ne sont pas fondées. Le PPA prévoit en effet des chemins piétonniers principaux et secondaires dans le périmètre du PPA. Les chemins piétonniers principaux sont d'une part le chemin du Vallon qui permettra de rejoindre la partie supérieure du chemin de l'Arabie. Ce chemin a été désaffecté du domaine public communal et transféré au chapitre privé de la commune (cf. décision du Conseil communal de Lutry du 4 mars 2013). L'autre chemin piétonnier principal prévu par le PPA est le chemin d'En Vaux, qui est désormais interdit au trafic motorisé. Ils permettront de rejoindre, à pied, les transports publics (à l'arrêt des T-L "Les Brûlées"). Le PPA prévoit en outre un réseau de chemins piétonniers secondaires à l'intérieur du périmètre, qui répond aux objectifs fixés à l'art. 1 RPPA. Comme expliqué par les représentants de la commune lors de l'inspection locale, l'art. 7 al. 3 RPPA permet à l'autorité compétente pour octroyer les autorisations de construire des futurs bâtiments et aménagements du PPA, d'autoriser le trafic motorisé sur une portion des chemins piétonniers principaux, dans une mesure limitée aux besoins des futures constructions. Il n'y a sur ce point pas de lacune dans le PPA et l'art. 7 al. 3 RPPA n'est pas critiquable dans la mesure où il laisse la marge d'appréciation nécessaire à l'autorité communale pour permettre la réalisation des futurs bâtiments et aménagements dont toutes les caractéristiques n'ont pas à être définies dans le PPA. d) Le PPA prévoit des périmètres et gabarits (altitude maximale) de constructions, à l'intérieur desquels les constructions doivent être édifiées (art. 10 al. 1 RPPA). Dans chaque périmètre, le plan mentionne un emplacement possible pour les constructions projetées, à titre indicatif (art. 10 al. 2 RPPA). Au surplus, les possibilités de construire sont limitées par une surface brute de plancher habitable ou utile, fixée pour chaque périmètre (art. 14 RPPA). Dans le périmètre K, à l'entrée Ouest du quartier, sous le chemin d'En Vaux, et dans le périmètre H, à proximité du carrefour chemin d'En Vaux/chemin du Mâcheret, il est possible de construire plusieurs bâtiments. L'art. 11 al. 2 et 3 RPPA dispose que, dans ces deux périmètres d'implantation, les constructions sont édifiées en ordre non contigu, la distance entre constructions n'étant pas définie. Cette réglementation, qui vise à laisser une certaine liberté au constructeur pour fixer l'emplacement des bâtiments à l'intérieur d'un périmètre d'implantation, n'est pas lacunaire. Les caractéristiques principales des bâtiments (ordre de construction, surface de plancher, hauteur, etc.) à réaliser dans ces périmètres sont définies et aucun principe d'aménagement du territoire n'impose de fixer, au surplus une distance minimale à respecter entre deux bâtiments non contigus situés dans le même périmètre d'implantation. Le grief des recourants à ce propos est mal fondé.

E. 6

Les recourants dénoncent une violation des dispositions du droit fédéral sur la protection de l'environnement. Selon eux, les valeurs limites d'exposition au bruit définies dans

l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) ne pourront pas être respectées dans les périmètres des constructions du PPA. a) Aux termes de l'art. 24 al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), les nouvelles zones à bâtir destinées à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes, ne peuvent être prévues qu'en des endroits où les immissions causées par le bruit ne dépassent pas les valeurs de planification, ou en des endroits dans lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettent de respecter ces valeurs. La réglementation de l'art. 24 al. 1 LPE est reprise ou précisée à l'art. 29 OPB qui prévoit que les nouvelles zones à bâtir destinées à des bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit, et les nouvelles zones non constructibles qui requièrent une protection accrue contre le bruit, ne peuvent être délimitées qu'en des secteurs où les immissions de bruit ne dépassent pas les valeurs de planification, ou en des secteur dans lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de constructions permettent de respecter ces valeurs. L'autorité de planification ne saurait se dispenser de vérifier la conformité d'un plan d'affectation aux exigences du droit de l'environnement sous prétexte que les possibilités de construire offertes sont vastes et définies abstraitement. Cet examen revêt d'autant plus d'importance que le plan d'affectation ne peut en principe pas être remis en cause ultérieurement sur les points qui ont été adoptés définitivement, à l'occasion d'une procédure d'autorisation de construire relative à un projet concret (cf. ATF 125 II 643 consid. 5d et les arrêts cités). L'étendue de cet examen varie toutefois selon le degré de précision du plan. Ainsi, lorsque l'adoption du plan d'affectation a lieu en vue d'un projet précis et détaillé d'installation qui doit être autorisé ultérieurement, l'autorité doit contrôler à ce stade si celui-ci peut être réalisé de manière conforme aux exigences de la législation fédérale sur la protection de l'environnement; dans les autres cas, elle doit être convaincue que le projet peut se faire conformément à ces exigences moyennant, le cas échéant, des aménagements à définir dans la procédure d'autorisation de construire (TF 1A.45/2006 et 1P.131/2006 du 10 janvier 2007 consid. 3 et les références citées). Il n'est ainsi pas indispensable que les mesures de planification, d'aménagement ou de construction au sens de l'art. 24 al. 1 LPE, si elles s'avèrent nécessaires, soient définitivement fixées dans le plan d'affectation. Lorsqu'il existe une incertitude quant au niveau exact des immissions, ou sur le fait qu'une mesure de planification d'aménagement ou de construction soit nécessaire sur la base de l'art. 24 al. 1 LPE, l'autorité compétente peut au besoin, le moment venu, charger le service cantonal spécialisé dans la lutte contre le bruit de déterminer une nouvelle fois les immissions de bruit et veiller, dans la phase de l'autorisation de construire, à ce que les mesures prescrites à l'art. 24 LPE soient effectivement réalisées, si elles sont nécessaires (TF 1A.124/2004 du 31 mai 2005 consid. 4.3; AC.2010.0172 du 25 mai 2011 consid. 3c/aa; AC.2007.0010 du 10 novembre 2008 consid. 3c). Confronté à des questions de nature technique, le tribunal s'impose une certaine retenue, notamment à l'égard des préavis de services cantonaux spécialisés, assimilés dans une large mesure à des avis d'experts. Le tribunal ne peut s'écarter de l'avis du service spécialisé que pour des motifs convaincants (AC.2013.0059 du 26 novembre 2013 consid. 2d ; AC.2006.0131 du 13 juillet 2007 consid. 6c et les références citées). b) En l'espèce, le PPA prévoit la création d'une nouvelle zone à bâtir. L'art 24 al. 1 LPE est applicable. Il faut donc que, là où des locaux à usage sensible au bruit seront créés, les valeurs de planification soient respectées ou qu'elles puissent l'être moyennant des mesures de planification, d'aménagement ou de construction. Les valeurs limites d'exposition, ici les valeurs de planification, sont celles définies à l'art. 2 de l'annexe 3 de

l'OPB, qui s'appliquent au bruit du trafic routier. Pour le projet de PPA retenu, le degré de sensibilité (DS) II est attribué aux secteurs Sud et Est (zones d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes), et le degré III au secteur Nord-Ouest (zone d'habitation collective et d'activités moyennement gênantes). Le degré de sensibilité attribué aux différents secteurs a été approuvé par le service cantonal spécialisé dans la lutte contre le bruit (à l'époque le SEVEN - cf. préavis des services p. 7) et il n'est pas contesté par les recourants. Les valeurs de planification sont de 55 dB(A) le jour et de 45 dB(A) la nuit pour la zone de DS II, et de 60 dB(A) le jour et de 50 dB(A) la nuit pour la zone de DS III. Conformément à l'art. 42 OPB, les valeurs de planification pour le bâtiment administratif ont été augmentées de 5 dB(A). c) Les recourants contestent l'estimation des dépassements des valeurs de planification retenus dans le rapport 47 OAT (cf. planche 12 - localisation des dépassements des valeurs de planification de l'OPB). Ils exposent que compte tenu de l'augmentation du trafic sur l'autoroute A9 et sur la RC 770b (route du Landar), intervenue ces dernières années, l'étude acoustique sur laquelle se fonde le rapport 47 OAT reposerait sur des données trop anciennes pour servir de référence. Il résulte en l'occurrence de l'étude acoustique (cf. annexe IV et la planche 12 du rapport 47 OAT) que tous les futurs bâtiments, à l'exception du bâtiment prévu à l'extrémité Ouest du périmètre Nord, seront soumis à des dépassements des valeurs de planification au droit d'une partie des façades. Ces dépassements sont en général inférieurs à 5 dB(A) à l'exception du bâtiment situé au Nord de la poche Nord-Ouest (réservé aux activités) où ils atteignent 10 dB(A). Il est également indiqué que les valeurs de planification seront dépassées pour les poches Sud et Est de 2 à 6 dB(A), selon les cas (rapport 47 OAT, p. 22). D'entente avec le service cantonal spécialisé, ces valeurs ont été fixées en tenant compte d'une diminution de 2 dB(A) en raison d'un nouveau revêtement du viaduc de l'autoroute A9, prévu par l'OFROU (rapport 47 OAT, p. 21). Ce changement du revêtement est actuellement toujours en discussion auprès de l'OFROU. L'état de référence considéré pour l'évaluation des nuisances sonores est l'année 2010 (cf. p. rapport 47 OAT, p. 20). L'étude acoustique réalisée par le bureau CSD se fonde sur des mesures effectuées sur le terrain le 26 avril 2006 (cf. annexe VI du rapport 47 OAT) et sur une estimation du trafic en 2010 (obtenue sur la base des données du Service des routes pour l'année 2005, à laquelle a été ajoutée une augmentation de trafic similaire à celle mesurée entre 2000 et 2005 ; cf. rapport 47 OAT, p. 20). Contrairement à ce qu'affirment les recourants, l'étude acoustique tient compte de l'évolution du trafic sur les trois axes principaux qui ceinturent le périmètre du PPA, l'autoroute A9, la bretelle de la jonction autoroutière de Belmont A9, ainsi que la route du Landar (cf. point 1.3 de l'étude précitée intitulée "condition de simulation" qui indique un pourcentage d'augmentation du trafic de 1.5% pour ces trois axes). Les recourants estiment également que les mesures effectuées sur le terrain ne sont pas représentatives car elles auraient été effectuées le 16 avril 2006, soit un dimanche. Cette date est certes mentionnée dans le rapport 47 OAT (p. 20). Il ressort toutefois clairement de l'étude acoustique du bureau CSD que les mesures sur le terrain ont été effectuées le 26 avril 2006, soit un jour de semaine. Ces critiques ne sont donc pas fondées. Les recourants critiquent également d'une manière générale le fait d'avoir pris en compte la même augmentation de trafic entre 2005 et 2010 que celle constatée entre 2000 et 2005. Ils se prévalent à cet égard des statistiques publiées par l'Office fédéral des routes pour 2011 et 2012 sur l'autoroute A9 dont il résulte une augmentation de trafic entre Lausanne et Sierre de 3.9 à 5.1 % en 2011 et de 0.3 à 2% en 2012. On rappelle toutefois que l'année de référence pour l'étude acoustique est 2010. Les recourants n'ont pas produit de données pour ces années. En outre, si l'augmentation a

été prononcée en 2011, elle a été beaucoup plus limitée en 2012. Il n'y a donc pas d'augmentation linéaire du trafic sur l'A9 d'année en année. On ne saurait donc reprocher à l'étude acoustique d'avoir fait preuve d'un certain schématisme à cet égard. Le résultat des dépassements des valeurs de planification, qui figure dans le document intitulé "PPA Les Brûlées - planche 12 - localisation des dépassements des valeurs de planification de l'OPB", réalisé par le bureau CSD en juin 2007, a été soumis au service cantonal spécialisé dans la lutte contre le bruit qui en a pris acte sans réserve (cf. préavis des services du 25 juin 2008, p. 7). Il n'y a pas de raison de remettre en cause l'estimation des dépassements des valeurs de planification qui figure dans ce document. Cela étant, l'art. 26 al. 4 RPPA exige qu'une étude acoustique soit réalisée avant l'octroi du permis de construire de chaque bâtiment afin de vérifier que les valeurs de planification seront respectées pour chaque bâtiment. Les données seront donc actualisées à la date d'octroi des permis de construire, ce qui permettra à l'autorité compétente d'appliquer les normes du droit fédéral, et de contrôler le respect des valeurs limites d'exposition au bruit, en fonction de données actualisées. Au stade de l'établissement du plan partiel d'affectation, les données disponibles sont suffisantes, vu la prise de position du service spécialisé. Les critiques des recourants, sur ce point, doivent être écartées. d) Les recourant contestent en outre que les valeurs de planification puissent être respectées moyennant la prise en compte de mesures d'aménagement et de construction sur les futurs bâtiments. Le rapport 47 OAT préconise, d'entente avec le service cantonal spécialisé, des mesures constructives au droit des futurs bâtiments. Des propositions de mesures de construction et d'aménagement figurent dans le rapport, notamment la construction de balcons et de terrasses jouant le rôle d'espace-tampon. L'orientation des futurs bâtiments au Nord et à l'Est permettra également d'assurer la protection contre le bruit (rapport 47 OAT, p. 21-22). Cette proposition a été reprise expressément dans le règlement du PPA qui prévoit que les mesures de protection contre le bruit qui seront réalisées par le constructeur devront respecter les valeurs de planification déterminantes (art. 26 al. 1 RPPA). L'atténuation du bruit sera recherchée par une disposition adéquate des locaux en plan et des ouvertures en façade et par des mesures additionnelles telle que la réalisation de vérandas, de balcons, d'écrans ou de tout autre dispositif limitant la perception des bruits en provenance de l'extérieur (art. 26 al. 2 RPPA). Le service cantonal spécialisé dans la lutte contre le bruit a exigé que le règlement du PPA prévoie une étude acoustique actualisée démontrant le respect des valeurs de planification lors de la demande de permis de construire pour tous les bâtiments du PPA. Cette étude précisera entre autres l'efficacité de chaque élément de protection en terme d'indice d'isolation phonique et elle devra être approuvée par ledit service avant l'octroi de l'autorisation de construire (cf. préavis des services du 25 juin 2008 p. 7). Cette exigence figure à l'art. 26 al. 4 du RPPA. e) Il n'y a pas de motifs de s'écarter des conclusions du rapport 47 OAT, qui ont été validées par le service cantonal spécialisé en matière de lutte contre le bruit, et qui retiennent que les valeurs de planification pourront être respectées moyennant des mesures d'aménagement et de construction sur les futurs bâtiments. Les exigences posées à l'art. 26 RPPA, plus particulièrement à l'art. 26 al. 4 RPPA, garantissent que les valeurs de planification, et non pas seulement les valeurs d'immissions qui sont plus basses, seront en principe respectées au moment de l'octroi des permis de construire, ce que l'étude acoustique qui devra être réalisée avant l'octroi du permis de construire de chaque bâtiment, et qui sera soumise au service cantonal spécialisé, permettra de vérifier. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, l'autorité communale ne disposera pas d'une grande liberté pour apprécier la situation au stade des autorisations de construire; elle devra appliquer les normes du droit

fédéral sur la protection contre le bruit ainsi que le règlement du PPA qui pose à son art. 26 des exigences spécifiques à ce propos, et elle devra tenir compte de l'avis du service cantonal spécialisé. Il n'y a pas lieu d'imposer que les mesures d'aménagement ou de construction, prescrites selon l'art. 24 al. 1 LPE, soient déterminées de manière plus précise au niveau du PPA litigieux (cf. AC.2013.0047 du 7 février 2014 consid. 15 ; AC.2010.0172 du 25 mai 2011 consid. 3c/aa; AC.2008.0006 u 13 février 2009 consid. 6b ; AC.2007.0010 du 10 novembre 2008 consid. 3c). En somme, le périmètre du PPA se prête aux utilisations prévues – qui correspondent du reste à celles des quartiers environnants, notamment pour ce qui concerne l'habitation. f) Les recourants soutiennent ensuite que l'accroissement du trafic résultant de la création d'une zone d'habitation et d'activités dans le périmètre du PPA ne pourra pas être absorbé par le réseau routier existant et entraînera des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage. Ils se plaignent implicitement d'une violation des règles sur la limitation des nuisances énoncées aux art. 11 ss LPE, en relation avec l'art. 9 OPB - disposition qui s'applique précisément à la limitation des nuisances en cas d'utilisation accrue des voies de communication (dans le cas particulier, pour ces routes de desserte, l'art. 9 let. a OPB exige qu'après la construction des bâtiments prévus par le PPA, il ne se produise pas, dans le voisinage, un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue des voies de communication). Une analyse du trafic généré par le PPA figure dans le rapport 47 OAT. Pour la variante retenue par la commune, qui implique la fermeture du chemin d'En Vaux au trafic motorisé, le trafic supplémentaire généré est de 630 véhicules par jour pour la poche Nord-Ouest, et de 630 véhicules par jour pour les poches Sud et Est (rapport 47 OAT, p. 23). La réalisation du PPA engendrera des augmentations sensibles de trafic sur plusieurs axes routiers : soit le doublement du trafic sur le chemin des Brûlées, le triplement du trafic sur le chemin du Mâcheret; la charge totale de trafic n'excédera pas 1000 véhicules par jour, excepté pour le tronçon Ouest du chemin des Brûlées, à proximité de la route du Landar, qui draine l'ensemble du trafic des rues résidentielles de ce secteur. Il est toutefois indiqué que les exigences de l'art. 9 OPB seront respectées le long de ces axes routiers, car les locaux à usage sensible au bruit seront situés à une distance suffisante pour respecter les valeurs limites d'immission (cf. rapport 47 OAT, p. 27). Ces constatations, propres à démontrer le respect des exigences de l'art. 9 OPB, ne sont pas sérieusement contestées par les recourants. A première vue, les mesures d'aménagement prévues par le PPA ne seront pas à l'origine d'un dépassement des valeurs limites d'immission dans les habitations du voisinage; ce plan d'affectation tient donc compte, de ce point de vue, des exigences du droit fédéral. Cela étant, l'art. 9 OPB devra encore être appliqué, directement, dans les procédures d'octroi des autorisations de construire. A ce stade toutefois, les normes de protection contre le bruit n'ont pas été violées et le grief des recourants est mal fondé.

E. 7

Les recourants contestent que l'équipement routier du PPA soit suffisant au regard de l'art. 19 LAT. Ils estiment que le chemin du Mâcheret ne permet pas d'accueillir tout le trafic supplémentaire induit par les futures habitations du PPA. a) En principe la question de l'équipement routier doit être examinée au stade de l'autorisation de construire. L'art. 22 al. 2 let. b LAT dispose en effet que l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. L'art. 104 al. 3 LATC a la même teneur. Aux termes de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation

des eaux usées. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Il faut aussi que la sécurité des usagers soit garantie sur toute sa longueur, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours et de voirie soit assuré (ATF 121 I 65 consid. 3a et les arrêts cités; TF 1C_221/2007 du 3 mars 2008 consid. 7.2; AC.2012.0300 du 12 juin 2013). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un terrain ne peut dès lors être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier. Il en va de même si l'accroissement du trafic provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage, contrairement à la législation fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480 consid. 6a; 116 Ib 159 consid. 6b). Au stade de la planification, l'aménagement des accès n'a pas à être étudié dans le détail (AC.2011.0193 du 24 mai 2012 consid. 3a ; AC.2008.0138 du 31 juillet 2009 consid. 1c/bb). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, ce n'est que lorsqu'un plan partiel d'affectation est à ce point précis qu'il permet d'appréhender les problèmes de trafic que la question de l'équipement en accès doit être résolue au stade de l'adoption du plan et non au stade ultérieur du permis de construire (TF 1C_298/2007 consid. 8.1; 1P.166/1999 et 1A.56/1999 du 31 mars 2000 consid. 5, résumé dans la RDAF 2000 I 427; ATF 120 Ib 436 consid. 2d/bb et 118 Ib 66 consid. 2a s'agissant du respect des prescriptions en matière d'environnement). Dans l'arrêt 1P.166/1999 et 1A.56/1999 précité, le TF a jugé que tel était le cas de deux plans partiels d'affectation dont le périmètre d'implantation comprenait à chaque fois une seule parcelle. Les PPA en cause définissaient de manière détaillée l'implantation, la volumétrie et la destination des constructions, ainsi que la position des terrasses extérieures et l'emplacement des places de stationnement. Dans ce cas, il a jugé qu'il était conforme au principe de coordination que la question de l'équipement routier soit résolue au stade du PPA et non au stade l'autorisation de construire. b) Comme déjà exposé préalablement, le PPA " Les Brûlées", dont le périmètre couvre une surface assez importante, ne règle pas dans le détail l'implantation, la volumétrie des futurs bâtiments et de leur équipement; il n'est pas comparable à un plan partiel d'affectation élaboré pour une installation bien déterminée. Ces questions seront traitées dans les procédures d'autorisation ouvertes en relation avec les futures constructions. Au stade de la planification, il n'y a donc pas lieu d'examiner l'aménagement des accès dans le détail. Cette problématique fera l'objet d'un examen par l'autorité communale au moment de délivrer les autorisations de construire requises. Il est dès lors prématuré de se prononcer sur la suffisance de l'équipement routier au sens de l'art. 19 LAT. Cela étant, il ressort du rapport 47 OAT que l'augmentation prévisible de trafic sur le chemin du Mâcheret sera d'environ 630 véhicules par jour pour les poches Sud et Est (rapport 47 OAT, p. 23) mais que la charge totale de trafic n'excédera pas 1000 véhicules par jour. Les exigences de l'art. 9 OPB devraient être respectées le long de ce chemin pour les habitations des recourants, qui sont toutes situées à une distance suffisante de la voie publique (cf. rapport 47 OAT, p. 27; cf. supra, consid. 6f). Sur ce point, l'équipement routier paraît donc suffisant au sens de l'art. 19 LAT. Quant à la problématique de la sécurité des usagers, en particulier des piétons, sur le chemin du Mâcheret, cette question sera également examinée par l'autorité communale ultérieurement, car le droit de l'aménagement du territoire n'impose pas que toutes ces questions soient réglées au moment

de l'adoption du PPA. Cela étant, la commune a mis en oeuvre, au stade la procédure de planification, une étude sur la modération et la sécurisation des circulations sur le chemin du Mâcheret. Le rapport de Transitec de juin 2012 préconise plusieurs mesures de modération du trafic sur le chemin du Mâcheret. Dans son rapport du 25 février 2013, la commission communale chargée de l'étude du PPA "Les Brûlées" en a pris connaissance et a indiqué dans son rapport à la municipalité qu'elle " estime nécessaire que, lors de la concrétisation du PPA, des aménagements de circulation soient opérés, non seulement au chemin du Mâcheret, mais également au chemin des Genevroz et aux différentes intersections, comme le préconise le rapport Transitec. [...] Le plan de quartier s'agissant des accès est cohérent et judicieux pour autant que des aménagements soient apportés au moment où les constructions s'érigeront dans les poches Sud et Est du PPA ". Dans son préavis au conseil communal, la municipalité s'est aussi référée aux conclusions de l'étude Transitec qui, d'une part, confirment les options prises en matière d'accessibilité dans le cadre du projet de PPA et, d'autre part, prévoient la mise en oeuvre de mesures d'aménagement répondant valablement aux attentes de modération de trafic et de sécurité formulées par les opposants pour rejeter leurs oppositions (cf. chapitre 6 du préavis municipal du 21 janvier 2013). Ces réponses aux opposants ont été approuvées par le conseil communal lors de l'adoption du PPA. La commune s'est ainsi déjà engagée dans une certaine mesure à appliquer les recommandations du rapport de Transitec sur la sécurisation du chemin du Mâcheret, et à améliorer la situation actuelle avant que le périmètre du PPA ne soit construit.

E. 8

Les recourants critiquent l'évaluation du besoin en places de stationnement. L'art. 8 al. 1 RPPA prévoit que le nombre de cases de stationnement requis pour les voitures et les vélos affectés au logement et aux activités se calcule conformément aux normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Le rapport 47 OAT contient une analyse des besoins en stationnement pour le PPA, qui ont été évalués sur la base des normes VSS, soit la norme 640 281 en vigueur, comme demandé par le Service de la mobilité (cf. examen préalable du SDT du 25 juin 2008). Cette norme prévoit pour les logements : une place de parc par 100 m² + 10% pour les visiteurs, et pour les activités deux places de parc par 100 m² + 0.5 place par 100 m² pour les visiteurs. Le Service de la mobilité a également demandé que l'estimation du besoin en places de stationnement des voitures soit corrigée pour les bâtiments destinés à des activités économiques. Sur la base de la norme VSS précitée, il a estimé que le PPA entrerait dans la catégorie D, pour laquelle les besoins en stationnement correspondent de 70 à 90% des valeurs indicatives : dans le périmètre du PALM, la pratique est de prendre en compte la base de la fourchette, soit 70% (cf. préavis des services cantonaux du 25 juin 2008). Compte tenu de ces éléments, les besoins en stationnement ont été évalués à 102 places pour le secteur Nord-Ouest et 123 places pour les secteurs Sud et Est. Les chiffres évoqués dans le rapport 47 OAT ne sont toutefois que des projections. Seule est fixée de manière impérative par le PPA la surface brute de plancher utile maximale, attribuée à chaque périmètre de construction (cf. art. 14 RPPA). Le nombre de places de stationnement définitif sera fixé, au cas par cas, dans les permis de construire qui seront délivrés ultérieurement. Les recourants auront la faculté, le cas échéant, d'intervenir dans ces procédures pour demander l'application des normes concernant le nombre de places de stationnement autorisées. Cela étant, le PPA litigieux se trouve dans un secteur largement bâti de l'agglomération lausannoise, desservi par les transports publics (lignes TL 68-69, avec des arrêts au chemin des Brûlées et à

Corsy-Dessus, et un nouvel arrêt prévu près du futur bâtiment administratif de la poche Nord) et relativement proche de la gare CFF de La Conversion (cf. aussi planche 3 du rapport 47 OAT). Il est ainsi approprié de réduire l'offre en places de stationnement dans un tel quartier, même si l'offre en transports publics n'est pas aussi dense ou fréquente que dans le bourg de Lutry ou les quartiers plus proches du centre de l'agglomération. En définitive, les dispositions du PPA relatives aux places de stationnement sont adéquates et le grief des recourants est mal fondé.

E. 9

Il résulte des considérants qui précèdent que les décisions du Conseil communal de Lutry du 4 mars 2013 adoptant le plan partiel d'affectation "Les Brûlées" et du Département de l'intérieur du 10 septembre 2013, approuvant préalablement ce plan partiel d'affectation communal respectent les exigences formelles et matérielles fixées par le droit fédéral et cantonal en matière d'aménagement du territoire. Le recours doit par conséquent être rejeté et les décisions attaquées doivent être confirmées. Les frais de justice sont mis à la charge des recourants, qui succombent (art. 49 al. 1 LPA-VD). La commune qui est assistée d'un avocat et qui obtient gain de cause, a droit à des dépens (art. 55 al. 1 LPA-VD), à la charge des recourants.

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