

VD_OMNI AC.2020.0354 vom 27. September 2022

VD Tribunal cantonal, 2022-09-27, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2020.0354

FR: VD_OMNI AC.2020.0354 du 27 septembre 2022

IT: VD_OMNI AC.2020.0354 del 27 settembre 2022

Regeste

A. _____ à O. _____ /Département des institutions, du territoire et du sport (DITS), Municipalité de St-Légier-La Chiésaz, P. _____ et Q. _____ | Recours contre les décisions adoptant et approuvant le plan partiel d'affectation "En Porteau" à Blonay-Saint-Légier. Le PPA est conforme aux objectifs de la LAT et du plan directeur cantonal. Les parcelles, colloquées en zone à bâtir par le PGA, sont entourées de secteurs bâtis. Par ailleurs, elles se trouvent dans le périmètre compact du projet d'agglomération Rivelac. Elles ont reçu ce statut en raison de leur situation, soit à moins de 500 m d'une gare et des commodités, comme le requiert la mesure B11 du PDCn. Or, le périmètre compact d'agglomération Rivelac est destiné à être densifié, selon le PDCn (consid. 3). La situation des parcelles les destine à être construites et non à être inventoriées en surfaces d'assolement (consid. 4). L'accroissement du trafic peut être absorbé par le réseau routier et ne pose pas de problème de conformité à la législation sur la protection de l'environnement (consid. 7). Pas de problème d'intégration des futures constructions par rapport au bâti environnant (consid. 8). Rejet du recours. Recours admis par le TF le 7 octobre 2024, 1C_571/2022.

Erwägungen

E. 1

Le recours a été déposé en temps utile (art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative - LPA-VD; BLV 173.36) et il respecte les exigences légales de motivation (art. 76, 77 et 79 LPA-VD, par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). Plusieurs recourants, dont les parcelles jouxtent le périmètre du PPA (en particulier les parcelles nos 2615 [propriété de A. _____ et B. _____] et 1957 [propriété de C. _____ et D. _____ ainsi que de K. _____ et L. _____]), et qui ont vu leurs oppositions levées au terme de la procédure devant les autorités précédentes, ont manifestement qualité pour recourir au sens de l'art. 75 let. a LPA-VD. Il n'est dès lors pas nécessaire d'examiner la qualité pour recourir de l'ensemble des recourants et il y a lieu d'entrer en matière.

E. 2

a) Lorsqu'elles adoptent un plan d'affectation, les autorités locales doivent bénéficier de la liberté d'appréciation nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches (art. 2 al. 3 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire – LAT; RS 700). La Constitution vaudoise garantit aux communes une autonomie dans l'aménagement local du territoire (art. 139 let. d Cst-VD [BLV 101.01]). Cette liberté d'appréciation n'est toutefois pas totale. L'autorité de planification doit en effet se conformer aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire tels qu'ils résultent de la Constitution fédérale (art. 75 Cst.) et de la loi (art. 1 et 3 LAT). Il incombe au Tribunal cantonal de contrôler librement (cf. art. 33 al. 3 let. b LAT) si la planification contestée est conforme aux différentes normes du droit

cantonal et fédéral régissant l'aménagement du territoire, tout en préservant la liberté d'appréciation reconnue à la commune (cf. notamment arrêt TF 1C_528/2016 du 20 décembre 2017 consid. 6.1). L'autorité cantonale de recours examine donc si l'autorité communale a exercé de façon correcte la liberté d'appréciation que lui reconnaît l'art. 2 al. 3 LAT, et si la décision cantonale d'approbation respecte elle aussi le droit fédéral. En dépit de son pouvoir d'examen complet, l'autorité de recours ne peut substituer sa propre appréciation à celle des autorités de planification que si celle-ci n'est objectivement pas soutenable ou contrevient au droit supérieur (cf. arrêts TF 1C_849/2013 du 24 février 2015 consid. 3.1.2; 1C_150/2014 du 6 janvier 2015 consid. 2.2; 1C_629/2013 du 5 mai 2014 consid. 7.1; arrêts CDAP AC.2018.0154 du 1^{er} février 2019 consid. 1a; AC.2017.0246 du 12 avril 2018 consid. 4b/bb). b) L'aménagement du territoire a pour but une utilisation judicieuse et mesurée du sol (art. 75 al. 1 Cst., art. 1 al. 1 LAT). Les autorités compétentes doivent soutenir par des mesures d'aménagement les efforts qui sont entrepris notamment aux fins d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti en maintenant une qualité de l'habitat appropriée et en créant un milieu bâti compact (art. 1 al. 2 let. abis et b LAT). On entend par qualité de l'habitat les caractéristiques qui ont une influence positive sur la qualité de vie des habitants (notamment de bonnes liaisons de transport, des nuisances sonores modérées, une faible pollution de l'air, une offre adéquate d'espaces verts, une architecture de qualité); la qualité de l'habitat ne doit pas pâtir de la densification à l'intérieur du milieu bâti (cf. Pierre Tschannen, Commentaire pratique LAT: Planification directrice et sectorielle, pesée des intérêts, Zurich 2019, N. 33 ad art. 1 LAT). Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques doivent être aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée (art. 3 al. 3 LAT). Il convient notamment de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics (art. 3 al. 3 let. a LAT) et de prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation des friches dans les zones à bâtir, ainsi que des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat (art. 3 al. 3 let. a bis LAT). Il faut donc combiner les mesures visant la densification avec les mesures de promotion de la qualité de l'urbanisation (cf. Message du 20 janvier 2010 relatif à une révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire; FF 2010 980 ch. 2.3.4) et cela exige en principe une répartition territoriale optimale des lieux d'habitation et de travail, notamment par une mixité fonctionnelle équilibrée en zone à bâtir. Le développement de l'urbanisation doit se faire en priorité là où la desserte par les transports publics présente la qualité appropriée (cf. Tschannen, op. cit., N. 65 ss ad art. 3 LAT).

E. 3

En premier lieu, les recourants remettent en cause l'opportunité du PPA. Dans le cadre de ce grief, ils développent plusieurs arguments. Ils reprochent au planificateur communal de justifier la collocation constructible du PPA par le fait que les trois parcelles principales sont déjà constructibles en vertu du PGA, alors que ledit PGA est selon eux obsolète dès lors qu'il a été adopté en 1983. Ils font valoir que la commune présente un surdimensionnement de sa zone à bâtir et qu'il conviendrait par conséquent de classer les parcelles litigieuses en zone réservée dès lors qu'elles constituent un secteur non construit situé en périphérie. Ils font également valoir que la construction de ces parcelles se justifie d'autant moins qu'elle suppose la réalisation coûteuse de dispositifs anti-bruit sous forme de paroi ainsi que de butte végétalisée et de paroi sur près de 400 m (le dispositif comprenant à la fois butte végétalisée et paroi occupant une longueur de 160 m), et que ces ouvrages

auront un impact significatif sur le paysage, alors que les parcelles sont incluses dans le périmètre environnant de l'inventaire fédéral des sites construits à protéger (ISOS). Les autorités intimées ayant fait valoir dans leurs réponses que le PPA est situé à l'intérieur du périmètre compact du projet d'agglomération Rivelac, les recourants font valoir dans leur réplique qu'il ne s'agit pas d'un critère déterminant, dès lors que le projet d'agglomération Rivelac est obsolète et a été adopté d'une façon non démocratique. Ils soutiennent par ailleurs néanmoins que les parcelles du PPA font partie des "villages des coteaux" selon le projet d'agglomération Rivelac, soit dans un secteur où le paysage est sensible, nécessitant d'être préservé. Ils font également valoir que la décision du conseil communal autorisant le PPA est entachée de vices du consentement qui permettent de mettre en doute sa légalité. Ils contestent aussi que les parcelles litigieuses fassent partie de la zone densément bâtie au sens de l'art. 36 al. 3 LAT, soutenant qu'elles sont au contraire relativement excentrées. À l'appui de ce dernier point, ils produisent avec leurs déterminations du 22 novembre 2021 les calculs de six itinéraires à pied depuis le chemin du Porteau jusqu'à des points tels que la gare, les commerces ou les écoles, dont il ressort que les itinéraires sont les suivants: de 1 km, respectivement seize minutes à pied, en raison de la pente, des principaux commerces du village; de 600 m de la gare, soit huit minutes à pied; de 650 m, respectivement onze minutes à pied, en raison de la pente, du centre historique du village; de 1,1 km, soit dix-huit minutes à pied en raison de la pente, du Collège Clos Béguin. a) Comme on l'a vu, l'aménagement du territoire vise à assurer une utilisation judicieuse du sol et une occupation rationnelle du territoire (art. 1^{er} LAT). Pour garantir une gestion cohérente de l'espace dans sa globalité, le système suisse est organisé selon une construction pyramidale ("Stufenbau") dans laquelle chacun des éléments (en particulier le plan directeur [art. 6 ss LAT], le plan d'affectation et l'autorisation de construire) remplit une fonction spécifique. Les plans directeurs des cantons (art. 6 à 12 LAT) indiquent les moyens de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire (art. 8 LAT). Les plans d'affectation (art. 14 ss LAT) règlent le mode d'utilisation du sol (art. 14 al. 1 LAT); ils devront donc concorder avec les plans directeurs (art. 2 al. 1 et 9 al. 1 LAT). Quant à la procédure d'autorisation de construire, elle a pour fonction de contrôler la conformité des projets aux normes de la zone concernée; elle concrétise le plan d'affectation de cas en cas. Les plans directeurs et les plans d'affectation se complètent: les premiers permettent de mettre en évidence les interdépendances en temps utile et dans toute leur ampleur; ils doivent montrer comment il faut faire concorder les activités qui influent sur l'organisation du territoire, au niveau national, régional et cantonal. Les seconds règlent le mode d'utilisation de chaque parcelle, de façon contraignante pour les propriétaires (ATF 137 II 254 consid. 3.1 et les références). S'agissant du plan directeur cantonal, son contenu minimal résulte de l'art. 8 al. 1 LAT et comprend les indications sur: le cours que doit suivre l'aménagement du territoire (let. a), la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, afin d'atteindre le développement souhaité (let. b), ainsi qu'une liste des priorités et les moyens à mettre en œuvre (let. c). A cet égard, l'art. 5 al. 1 OAT, intitulé "Contenu et structure", dispose que le plan directeur présente le développement spatial souhaité ainsi que, dans la mesure où ils ont une influence sensible en la matière, les résultats des études d'aménagement cantonales et de la collaboration du canton avec la Confédération, les cantons voisins et les régions limitrophes des pays voisins; il détermine l'orientation future de la planification et de la collaboration entre autorités, en précisant notamment les exigences à respecter lors de l'affectation du sol et de la coordination des différents domaines sectoriels; il en définit les étapes nécessaires. La planification directrice se définit

en définitive comme un plan de gestion continu du territoire, avec pour objet la coordination globale de toutes les activités à incidence spatiale (ATF 146 I 36 consid. 2.3; 143 II 276 consid. 4.1; arrêt TF 1C_32/2020 du 29 décembre 2020 consid. 2.1). En vertu de l'art. 7 de la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; BLV 700.11), le plan directeur cantonal définit la stratégie d'aménagement du canton et les mesures de mise en oeuvre. Il a force obligatoire pour les autorités (art. 10 LATC). Aux termes de l'art. 8 LATC, le Conseil d'Etat établit le plan directeur cantonal conformément aux art. 6 et suivants LAT et le soumet à une consultation publique pendant 60 jours (al. 1); il établit et rend public un rapport de consultation (al. 2). Aux termes de l'art. 9 LATC, le Conseil d'Etat transmet au Grand Conseil le plan directeur cantonal et le rapport de consultation (al. 1); le Grand Conseil adopte le plan; ce dernier peut prévoir que certaines parties peuvent être modifiées par le Conseil d'Etat (al. 2); le Conseil d'Etat transmet le plan au Conseil fédéral pour approbation (al. 3). b) Aux termes de l'art. 22 al. 1 LATC, les plans d'affectation communaux règlent le mode d'utilisation du sol en définissant des zones sur tout ou partie du territoire d'une ou plusieurs communes. L'art. 24 LATC, qui prescrit le contenu des plans d'affectation, dispose notamment que dans l'élaboration et l'application des plans d'affectation, la municipalité favorise le recours aux transports publics. L'art. 26 LATC prévoit en outre que les plans d'affectation sont accompagnés d'un rapport selon l'art. 47 OAT (al. 1), lequel, en plus des exigences découlant dudit article, démontre le respect des législations cantonales et du plan directeur cantonal (al. 2). c) Le Plan directeur cantonal (PDCn) est entré en vigueur le 1^{er} août 2008. Il a fait l'objet de diverses mises à jour. Le Conseil d'Etat a notamment adopté une quatrième adaptation du PDCn ayant pour objectif de mettre en conformité le domaine de l'urbanisation aux exigences de la LAT entrée en vigueur en mai 2014. La dernière adaptation - la seconde partie de l'adaptation 4^{ter} - a été approuvée le 7 juillet 2022 par la Confédération. Le PDCn s'attache notamment à combattre le phénomène d'étalement urbain par un développement judicieux des centres, soit des quartiers disposant d'équipements, services et transports publics (cf. TF 1C_630/2015 du 15 septembre 2016 consid. 7.1). Le PDCn fixe trois lignes d'action: localiser l'urbanisation dans les centres (ligne d'action A1), développer une mobilité multimodale (ligne d'action A2) et protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines (ligne d'action A3). Il prescrit notamment que le canton, les communes et, le cas échéant, les régions orientent leurs politiques pour offrir un cadre de vie de qualité à environ 940'000 habitants en 2030 et 1'040'000 habitants en 2040 en renforçant le poids démographique des centres (PDCn, ligne d'action A1, p. 47). La ligne d'action B1 du PDCn confirme pour sa part que, pour jouer son rôle de moteur économique et assurer à une grande part de la population des services et équipements de proximité, le réseau des centres doit se renforcer en accueillant une partie importante du développement cantonal (PDCn, ligne d'action B1, p.107). d) Les projets d'agglomération sont des instruments de planification territoriale qui permettent de coordonner le développement dans différents domaines à l'échelle de l'agglomération; ils définissent des lignes stratégiques de développement et des mesures pour les mettre en oeuvre en spécifiant leur degré de priorité (PDCn, ligne d'action R1, p. 357). L'objectif des projets d'agglomération est de renforcer la vitalité des centres sur l'ensemble du territoire cantonal en créant des noyaux dynamiques disposant de services et d'équipements de niveau régional ou suprarégional attractifs et d'un bassin de clientèle de proximité suffisant. Pour cette raison, la localisation des nouvelles zones à bâtir y est encouragée, ainsi qu'une densité adaptée à un centre (PDCn, mesure B11, p. 109). Le canton de Vaud compte cinq projets

d'agglomération sur son territoire, parmi lesquels le projet d'agglomération Riviera-Veveyse-Haut-Lac (ci-après: Rivelac) qui comprend les dix communes de la Riviera (Chardonne, Jongny, Corseaux, Vevey, Corsier-sur-Vevey, La Tour-de-Peilz, Blonay, St-Légier-La Chiésaz, Montreux et Veytaux) et quatre communes du Haut-Lac (Noville, Rennaz, Villeneuve et Roche) ainsi que la commune fribourgeoise de Châtel-St-Denis (PDCn, mesure R14, p. 385). Les mesures R11 à R15 décrivent ces cinq projets d'agglomération et explicitent les objectifs poursuivis, ainsi que leurs principales mesures. Selon la mesure R14 qui concerne le projet d'agglomération Rivelac (PDCn, mesure R14, p. 385 ss): "L'agglomération se compose de quatre espaces aux caractéristiques différentes. La ville des deltas est une bande littorale au caractère urbain très marqué dans laquelle est située la majorité de la population, des emplois, des équipements et des services. Elle est très bien desservie par un double axe structurant routier et ferroviaire. L'entrée sud de l'agglomération est marquée par le pôle de développement du bassin du Haut-Lac qui accueillera dès 2017 l'Hôpital Riviera-Chablais Vaud-Valais. Les villages des coteaux se caractérisent par un coteau viticole et agricole avec des noyaux villageois et la présence de trains et de funiculaires historiques. Une urbanisation récente de faible densité ne favorise pas l'utilisation des chemins de fer qui pourtant relie les villages aux centres de la ville des deltas. De part et d'autre de l'autoroute se trouve un « entre-deux » paysager encore relativement préservé, dans lequel est situé le site de La Veyre du pôle de développement de La Veyre-Fenil. Les « nids d'aigle » sont des sites de grande qualité paysagère, peu urbanisés, à proximité immédiate de bassins de population importants et accessibles en train et funiculaires historiques. Caractérisés par un paysage de pâturages, de forêts et de reliefs montagneux, et parsemés d'imposants bâtiments isolés de grande valeur patrimoniale, ces sites uniques sont des attractions touristiques. Enfin, de grandes entités agricoles ponctuées de noyaux villageois (excepté Villeneuve) et présentant une faible dispersion de l'habitat, sont caractéristiques du Haut-Lac. Dans l'agglomération, la forte pression foncière qui s'exerce sur les paysages ouverts de grande qualité et les milieux naturels les soumet à un risque de fermeture et de cloisonnement. L'étalement urbain de faible densité grignote peu à peu les espaces de respiration favorisant la disparition progressive du vignoble et un morcellement continu du coteau agricole. Le secteur agricole du Haut-Lac reste un secteur clé de l'agriculture périurbaine et à ce titre, il doit être préservé. L'usage de la voiture est privilégié sur les coteaux et pour accéder aux zones d'activités et commerciales développées en périphérie des centres. Les charges de trafic élevées sur certains tronçons routiers engendrent des dépassements de seuils de pollution et de fortes nuisances sonores. Hormis l'axe fort du littoral, le réseau urbain de bus reste peu attractif. La mobilité douce est très peu mise en valeur dans les secteurs urbains propices tandis qu'une grande partie du territoire accusant une pente assez forte rend difficile son développement." Les objectifs du projet d'agglomération Rivelac sont les suivants (PDCn, mesure R14, p. 387): - densifier le tissu urbain déjà bâti ainsi qu'autour des axes de transport public et des gares; - favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité douce en renforçant l'axe structurant du littoral, en améliorant l'attractivité des chemins de fer de montagne et en développant un réseau régional de liaisons de mobilité douce; - limiter les mouvements pendulaires en développant l'emploi en priorité près des gares principales et en renforçant les trois pôles stratégiques de développement économique de l'agglomération (sud de Villeneuve/secteur du futur hôpital, La Veyre-Fenil et Châtel St-Denis); - préserver du mitage le paysage agricole et viticole des coteaux, celui des grands sites montagnards et du Haut Lac. En décembre 2011, le projet

d'agglomération a été soumis à la Confédération mais, n'ayant pas obtenu une évaluation favorable, il n'a pas été éligible aux cofinancements fédéraux. Toutefois, le canton soutient le projet et, le cas échéant, il participera au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures (PDCn, mesure R14, pp. 388-389). Pour atteindre les objectifs précités, le projet d'agglomération prévoit notamment ce qui suit (PDCn, mesure R14, p. 388): "Le projet d'agglomération prévoit un développement différencié entre la ville des deltas, les villages des coteaux, les nids d'aigle et les entités plus agricoles ainsi que la mise en place d'une mobilité durable basée sur les atouts des transports publics et de la mobilité douce. Le concept d'urbanisation du PA Rivelac, requalifie et densifie la ville des deltas, consolide le rôle des centralités principales (Vevey, Montreux) et secondaires (Clarens, Villeneuve) et fixe la limite de l'urbanisation de la ville des Deltas au nord (entre-deux paysager). Pour les villages des coteaux, les secteurs situés à proximité des haltes de chemin de fer et des funiculaires ainsi que le long des lignes de bus structurantes sont développés en priorité. Enfin, pour le grand paysage et les nids d'aigle, le concept prévoit la préservation des grandes entités paysagères et naturelles, la mise en valeur des nids d'aigle et leur valorisation par une meilleure desserte en transports publics pour les loisirs." Le périmètre compact des agglomérations est défini sur la base du principe suivant: "les équipements publics, notamment le centre commercial de la ville ou du quartier, et un arrêt de transports publics urbains (périmètre compact d'agglomération ou de centre cantonal) ou offrant au moins un accès par heure à un centre cantonal (périmètre de centre régional), doivent être accessibles en moins de 10 minutes à pied par des enfants ou des personnes âgées, par des cheminements adéquats en termes d'accessibilité et de sécurité. Ceci correspond en général à une distance maximale d'environ 500m pour les gares et de 300m pour les arrêts de bus" . Ce périmètre compact est défini par les agglomérations elles-mêmes, et le périmètre des centres est défini par les communes en partenariat avec le canton (PDCn, mesure B11, p. 109). Le périmètre compact d'agglomération Rivelac couvre pratiquement l'entier de la ville des deltas et se concentre sur les zones pouvant être densifiées autour des haltes de chemin de fer et funiculaires ainsi que celles desservies par le réseau de bus urbain/structurant pour les villages des coteaux (PDCn, mesure R14, p. 390). La mesure A11 du PDCn autorise une augmentation de la population de 19'200 personnes entre 2015 et 2030 au sein du périmètre compact d'agglomération Rivelac (PDCn, mesure A11, p. 48). Toujours selon la mesure A11 du PDCn, la densité des nouvelles zones d'habitation et mixte ne peut être inférieure, dans un tel site, à 125 habitants + emplois à l'hectare, avec un indice d'utilisation du sol (IUS) minimum de 0.625 (PDCn, mesure A11, p. 49). e) En l'espèce, les parcelles du PPA, déjà colloquées en zone à bâtir par le PGA (sauf la parcelle n° 1889, en zone agricole), sont entourées de secteurs bâtis: elles sont en effet bordées sur tout le côté sud-ouest par l'autoroute A9, et, au nord-est et à l'est, par des parcelles construites de villas et par un quartier d'habitations collectives récemment construit (En Grandchamp). Par ailleurs, ces terrains se trouvent dans le périmètre compact d'agglomération Rivelac. Ils ont reçu ce statut en raison de leur situation, soit à moins de 500 m d'une gare et des commodités, comme le requiert la mesure B11 du PDCn (cf. PDCn, mesure B11, p. 109, citée ci-dessus au consid. 3d). Ils se situent en effet à 500 m du centre du village de Saint-Légier-La Chiésaz et ses commerces et à 500 m de la gare de Saint-Légier-Gare de la ligne Vevey-Blonay du GoldenPass. Le rapport 47 OAT, sur ce point, relève ce qui suit (p. 14): " Le périmètre du PPA dispose d'une desserte en transports publics relativement bonne. Il est en effet situé à moins de 500 m de la halte de Saint-Légier-Gare de la ligne Vevey - Blonay du GoldenPass. La cadence de la ligne de chemin de fer est actuellement de trois

trains par heures durant les heures de pointe et de deux trains par heure le reste de la journée (entre 6h et 23h en semaine). Cette ligne permet de rejoindre la gare CFF de Vevey en dix minutes, puis Lausanne en 30 minutes, Montreux en 20 minutes ou Aigle en 30 minutes ". Or, comme cela est exposé ci-dessus (consid. 3d), le périmètre compact d'agglomération Rivelac est destiné à être densifié selon le plan directeur cantonal. En effet, selon la mesure A11 du PDCn, la densité des nouvelles zones d'habitation et mixte au sein du périmètre compact d'agglomération Rivelac ne peut être inférieure à 125 habitants + emplois à l'hectare, avec un IUS minimum de 0.625 (PDCn, mesure A11, pp. 48 et 49, citée ci-dessus au consid. 3d). Il ressort également de la mesure R14 du PDCn que " Pour les villages des coteaux, les secteurs situés à proximité des haltes de chemin de fer et des funiculaires ainsi que le long des lignes de bus structurantes sont développés en priorité " (PDCn, mesure R14, p. 388, citée ci-dessus au consid. 3d). Le rapport 47 OAT indique également que le périmètre du PPA dispose d'une bonne accessibilité piétonne en direction de la halte Saint-Légier-Gare par un cheminement piétonnier (le sentier de la Clavaz), et également en direction du centre villageois par le chemin des Cerisiers. S'agissant du grief des recourants selon lequel le terrain serait trop en pente pour accéder aux commodités en moins de dix minutes à pied par des enfants ou des personnes âgées depuis le périmètre du PPA, comme le requiert la mesure B11 du PDCn, on relève que s'il est effectivement relevé dans le rapport 47 OAT que le terrain présente une certaine pente, il est néanmoins souligné que les cheminements publics présenteront des pentes suffisamment faibles pour permettre une circulation aisée pour les personnes à mobilité réduite (cf. rapport OAT, p. 24). Au vu de la situation de ces parcelles dans le milieu bâti, leur accessibilité en transports en commun et la distance les séparant du centre de l'agglomération, il apparaît justifié de la part du planificateur communal d'y développer de nouvelles habitations. On relève du reste que, comme cela ressort du rapport 47 OAT (cf. ci-dessus, partie Faits, lettre F/b), la capacité d'accueil actuelle de la zone d'habitation collective est d'environ 470 habitants, qu'avec le PPA, elle passera à 456 habitants, et que le PPA ne prévoit donc pas d'augmentation de la capacité d'accueil. Quant aux objectifs de redimensionnement et de déclassement cités par les recourants, ils ne concernent pas un tel secteur. Le surdimensionnement de la zone à bâtir et mixte de la Commune de Blonay-Saint-Légier concerne en effet uniquement la partie située en dehors du périmètre de centre. Les parcelles n°s 1122, 1886, 1889 et 1960, situées à l'intérieur de ce dernier, ne sont par conséquent pas concernées par une réduction de la zone à bâtir surdimensionnée au sens de l'art. 15 al. 2 LAT. S'agissant du caractère sensible du paysage dont se prévalent les recourants, on relève ce qui suit. Tout d'abord, l'ISOS ne fait pas obstacle à la concrétisation des objectifs d'agglomération comme celle prévue par le PPA; en effet, comme cela ressort du préavis n° 13/2018 de la municipalité au conseil communal (cf. ci-dessus, partie Faits, lettre H), les constructions réalisées depuis la fiche ISOS (datant de 1983) notamment entre le village et le PPA ne peuvent plus permettre de justifier un dégagement qui n'existe plus. En second lieu, s'il est vrai que le périmètre du PPA fait partie de l'ensemble appelé "ville des coteaux" et que ce secteur est sensible sur le plan environnemental, il se trouve néanmoins à proximité de la "ville des deltas" qui est le site privilégié par le projet d'agglomération pour le développement de l'urbanisation. Comme cela ressort du rapport 47 OAT, " la ville des coteaux, tout comme la ville des deltas, doit limiter son extension dans cet entre-deux paysager ", et, à fin de tenir compte de ces exigences, " le périmètre du PPA, actuellement non urbanisé, doit prendre en compte sa proximité directe à l'entre-deux paysager par un traitement des espaces verts et une implantation des bâtiments respectant le caractère paysager et topographique du site "

(rapport 47 OAT, p. 3). Or, on constate qu'en l'espèce, le PPA a pris en considération le caractère sensible du paysage. Les mesures prévues pour garantir une bonne intégration dans le paysage et le bâti existant des nouvelles constructions prévues sont décrites dans le rapport 47 OAT (cf. ci-dessus partie Faits, lettre F/h). Le rapport (annexé au rapport 47 OAT), intitulé "Notice d'impact sur l'environnement", établi le 22 mai 2015 par le bureau d'études en environnement Y. _____ SA, à Lausanne, souligne également que la planification respecte la topographie du terrain, permet la reconstitution de cordons de végétation et garantit la présence de vastes espaces de transition et de dégagement autour des périmètres d'implantation (rapport d'Y. _____, p. 34). Les recourants font encore valoir que trois jours avant la séance du conseil communal, les promoteurs du PPA ont mis à l'enquête un projet prévoyant l'utilisation des droits à bâtir d es parcelles offerts par le PGA de 1983 qui offrait théoriquement une plus grande densité encore que le PPA proposé, et que c'est ainsi dans un contexte d'information erronée sur la portée du P P A et de pression stratégique des promoteurs que le PPA a été adopté de justesse (p ar 26 voix pour, 23 contre et 1 abstention) et le référendum spontané été refusé d'une seule voix. Or, on ne peut que constater que le p rojet a suivi la procédure habituelle, terminant par l'approbation du conseil communal, et que l e référendum spontané a en outre été refusé. Les promoteurs ont exercé leur droit de soumettre un projet conforme au PGA, et le conseil communal a ensuite voté. On ne peut retenir un vice de consentement qui entacherait sa décision. L'argument des recourants sur ce point est dès lors sans fondement. Il ressort de ce qui précède que le développement de nouvelles constructions dans le périmètre comme le prévoit le PPA est conforme aux objectifs de la LAT et du plan directeur cantonal. Le recours doit être rejeté sur ce point.

E. 4

Les cantons suivent les modifications qui affectent l'emplacement, l'étendue et la qualité des surfaces d'assolement; ils renseignent au moins tous les quatre ans l'ARE sur ces modifications (art. 9, al. 1)." bb) Le Plan directeur cantonal traite de la question des SDA dans sa mesure F12. Celle-ci a fait l'objet de modifications lors de la 4ème adaptation ter approuvée le 7 juillet 2022 par le Conseil fédéral, affinant et complétant la liste des projets pouvant empiéter sur les meilleures terres cultivables du canton. La mesure F12 rappelle notamment que les SDA constituent les terres potentiellement les plus productives pour l'agriculture de par leur situation climatique, leur qualité pédologique, leur superficie, leur forme et leur pente, et que leur protection fait l'objet d'un plan sectoriel de la Confédération qui a été révisé en 2020. Le plan sectoriel alloue à chaque canton concerné une surface minimale de SDA à maintenir à long terme. Le contingent du Canton de Vaud s'élève à 75'800 ha. Le Conseil d'Etat a validé, le 10 juin 2021, la Stratégie cantonale des surfaces d'assolement 2021-2024. Cette stratégie a notamment pour objectifs de: poursuivre l'identification de nouvelles SDA; réviser la géodonnée cantonale et préparer la cartographie des sols; et identifier une base de données de sols dégradés et un processus pour réhabiliter ces sols (compensation des emprises des projets fédéraux). L a mesure F12 relève que toutes les SDA ne sont pas identifiées dans l'inventaire actuel. Afin de garantir en tout temps le contingent et de pouvoir autoriser les projets prévus, le canton doit protéger de nouvelles SDA. Cet objectif sera atteint en recensant des surfaces qui répondent aux critères des SDA mais qui n'ont pas été prises en considération a ce jour, en retrouvant des SDA notamment lors du redimensionnement des zones a bâtir, en procédant a des améliorations de sols dégradés et en révisant l'inventaire cantonal (PDCn, mesure F12, p. 297). Lors de la révision des plans d'affectation, des études sont conduites afin d'établir si

des surfaces non recensées aujourd'hui dans l'inventaire cantonal répondent aux caractéristiques des SDA. Si ces révisions permettent une extension des zones à bâtir, les communes financent et conduisent à l'échelle de la commune les investigations pédologiques permettant de vérifier si ces surfaces répondent aux critères des nouvelles surfaces d'assolement fixés par le plan sectoriel des surfaces d'assolement. Si ces révisions suppriment des zones à bâtir, le Canton prend à sa charge et conduit ces investigations pédologiques. Dans le cadre des modifications à apporter aux affectations, les communes affectent prioritairement ces surfaces à la zone agricole ou dans une zone apte à garantir durablement leur fertilité. cc) Il ressort du Rapport explicatif du plan sectoriel des surfaces d'assolement remanié (p. 16) que les exigences minimales pour les nouvelles terres à inventorier dans les inventaires de SDA sont les suivantes: Critère Seuil Remarques Zone climatique A / B / C / D1-4 Pente $\leq 18\%$ Profondeur utile du sol pour les plantes (PNG) ≥ 50 cm Polluant selon l'OSol \leq seuil d'investigation Seuils d'investigation pour les cultures alimentaires (OSol, annexe 1, chapitre 12) Superficie d'un seul tenant Au moins 1 ha de superficie et forme adéquate de la parcelle Indépendamment de leur taille, des surfaces peuvent être comptabilisées en SDA quand elles jouxtent des SDA et constituent avec elles une unité d'exploitation rationnelle qui présente une superficie d'au moins 1 ha. b) Le 2 décembre 2021, la DGTL a établi un rapport intitulé "Evolution des zones d'affectation et des surfaces d'assolement en 2020" dont il ressort (p. 1 et p. 16) qu'entre le 31 décembre 2019 et le 31 décembre 2020, les SDA avaient augmenté de +5.3 hectares dans le canton, portant le total de SDA que comptait le canton au 31 décembre 2020 à 76'191 hectares. c) En l'espèce, les recourants ont produit le rapport d'une étude préliminaire pour déterminer si les parcelles du PPA possèdent les qualités agro-pédologiques nécessaires pour être répertoriées en SDA. Il en ressort ce qui suit. Les auteurs se sont fondés sur les données publiques sur le territoire (photos aériennes, données numériques du terrain). Etudiant d'abord les parcelles sous l'angle de l'usage qui est fait de leur sol, ils concluent que celui-ci est potentiellement compatible avec les SDA. Ils concluent en second lieu que le critère de la zone climatique est respecté. S'agissant du critère de la pente, ils concluent qu'il est rempli s'agissant des parcelles n° 1122 et n° 1960, mais pas concernant la parcelle n° 1886 qui a une pente supérieure à 18% en son centre. Quant au critère de la superficie d'un seul tenant, ils concluent qu'il est rempli s'agissant des deux plus grandes parcelles n° 1122 et n° 1960, mais que la parcelle n° 1886 n'a en raison de la pente et de sa configuration qu'une SDA potentielle d'un seul tenant d'environ 0,27 ha. Les auteurs relèvent également que, n'ayant pas de cartographie des sols ni de sondages pédologiques à disposition, ils ne peuvent se prononcer sur les critères de la profondeur utile du sol et de polluant ni du critère - supplémentaire - de "classe d'aptitude à l'exploitation agricole NEK". Les recourants font valoir que leur cas est analogue à celui ayant fait l'objet de l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_102/2019 du 17 août 2020. Selon eux, au vu de l'étude préliminaire produite, il se justifie d'ordonner une expertise judiciaire sous l'autorité de laquelle il pourrait être procédé aux sondages nécessaires pour compléter l'étude. d) En l'espèce, les parcelles que comprend le PPA sont situées au sud du village de St-Légier-La Chiésaz, au nord de l'autoroute A9. Historiquement, ces terrains (sauf la parcelle n°1889) étaient rattachés au domaine de la famille R. _____, qui est situé au sud de l'autoroute A9. Toutefois, la construction de dite autoroute dans les années 60 les en a séparés physiquement. Mise à part la parcelle n° 1889 qui est colloquée en zone agricole, les parcelles du PPA (soit celles nos 1122, 1886 et 1960) sont colloquées en zone à bâtir selon le PGA. Le secteur du PPA se trouve entre le village de St-Légier-La Chiésaz et l'autoroute A9, entouré de zones bâties. Se situant à

500 m d'une gare et du centre du village, il est colloqué dans le périmètre compact de l'agglomération Rivelac qui, comme cela est exposé ci-dessus (consid. 3d et 3e), fait l'objet d'une densification voulue par le plan directeur cantonal. Cette situation l'a destiné et le destine par conséquent à être construit et ainsi à ne pas être inventorié en SDA, et cela indépendamment des caractéristiques du sol. Le fait qu'une parcelle soit exploitée ou exploitable pour des activités agricoles n'est par ailleurs pas un critère déterminant (arrêt CDAP AC.2017.0172 du 20 mars 2019 consid. 3c). Le cas du plan de quartier Le Closelet à Chéserey ayant donné lieu à l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_102/2019 et sur lequel les recourants fondent leur argumentation est différent. Dans ce dossier, il existait en effet des indices laissant penser que la parcelle n° 117 pourrait avoir la qualité de SDA: la parcelle était recensée en qualité de SDA sur la carte cantonale des SDA de la région de Nyon de 1992 et elle n'est séparée de la zone agricole recensée dans les SDA que par la parcelle n° 829, non bâtie, colloquée en zone de verdure et d'utilité publique, qui forme une bande d'une largeur d'environ 15 m. La cause a été renvoyée au Tribunal cantonal pour déterminer si la parcelle concernée revêtait les qualités d'une SDA, établir si le canton disposait encore d'une marge de manoeuvre par rapport au contingent de SDA et statuer sur l'admissibilité d'une collocation du bien-fonds concerné en zone constructible par le biais d'un plan de quartier (cf. également l'arrêt CDAP qui s'en est ensuivi AC.2020.0227 du 25 août 2021). Or, la situation n'est pas comparable pour le périmètre du PPA objet de la présente procédure. En effet, celui-ci n'est pas situé dans la prolongation de terrains affectés en zone agricole. Au contraire, il se trouve dans un milieu bâti et les terrains actuellement inventoriés dans les SDA sont séparés des parcelles n os 1122, 1886, 1889 et 1960 par l'autoroute. Contrairement à la planification de Chéserey, il n'existe en l'espèce pas de lien direct entre les parcelles du PPA et les surfaces actuellement inventoriées dans les SDA. Une exploitation de ces premières dans la continuité des SDA existantes n'est dès lors pas possible. Il n'existe ainsi pas dans le présent cas d'indice allant dans le sens que les parcelles concernées seraient susceptibles d'être inventoriées dans les SDA. Dès lors, les motifs qui ont conduit le Tribunal fédéral à demander un complément d'instruction dans le dossier de Chéserey, in fine la réalisation d'une expertise agro-pédologique, ne sont pas réalisés dans le cas d'espèce. Au vu de ce qui précède, il n'y a pas lieu de donner suite à la requête des recourants d'ordonner une expertise judiciaire pour compléter l'étude préliminaire. Le recours doit être rejeté sur ce point.

E. 5

Les recourants font valoir que le projet litigieux ne respecte pas le plan directeur communal (PDCom). Ils expliquent que la Commune de St-Légier-La Chiésaz s'est dotée d'un plan directeur communal en 2003, et que le projet de PPA est en contradiction avec ses chapitres 3.7 "sites, paysages et environnement" et 3.8 "agriculture et tourisme", où il est relevé que " les caractéristiques paysagères de St-Légier-La Chiésaz constituent l'un des principaux atouts de la commune " et qu'il s'agit pour la commune de " favoriser, dans la mesure de ses compétences, le maintien de l'activité agricole et pastorale qui joue notamment un rôle décisif dans la préservation du paysage ". a) Dans un arrêt AC.2020.0065 du 15 mars 2021 relatif à la commune de Crissier, qui dispose d'un PDCom de 2000, le Tribunal cantonal a estimé qu'il n'est pas nécessaire d'examiner le contenu ou la portée de la planification directrice communale. En effet, avant la révision de la LATC entrée en vigueur au 1 er septembre 2018, cet instrument constituait un simple plan d'intention ou document de travail, sans portée juridique contraignante pour les autorités (cf. art. 31 et 35 ss aLATC, dans leur teneur avant le 1 er septembre 2018). Par ailleurs, dans le même arrêt, le tribunal a

souligné que le plan directeur communal ne peut pas faire obstacle au plan directeur cantonal ni aux mesures d'aménagement du territoire destinées à mettre en oeuvre la LAT, depuis la révision de 2014 (arrêt CDAP du 15 mars 2021 AC.2020.0065 consid. 3d). b) En l'espèce, le PDCom a été adopté par le conseil communal le 26 mai 2003 et approuvé par le Conseil d'Etat le 6 octobre 2004. Lorsqu'il a rendu sa décision d'approbation, le Conseil d'Etat n'a donc pas pu prendre en considération la modification de la LAT entrée en vigueur au 1^{er} mai 2014 ni le PDCn dans son état actuel (la première version du PDCn actuel remonte à 2008). Les mesures prévues par le PDCom, qui ont pour effet de réduire la densification dans le périmètre de centre, ne sont du reste pas compatibles avec les exigences de la LAT découlant de la révision entrée en vigueur au 1^{er} mai 2014, notamment quant à la densification vers l'intérieur du milieu bâti. Le recours doit être rejeté sur ce point.

E. 6

Les recourants soutiennent qu'en raison du classement de la parcelle n° 1889 en zone à bâtir, une compensation fondée sur l'art. 38a LAT est nécessaire. a) L'art. 38a LAT, intitulé "Dispositions transitoires de la modification du 15 juin 2012", a la teneur suivante: " 1 Les cantons adaptent leurs plans directeurs aux art. 8 et 8a, al. 1, dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification du 15 juin 2012. 2 Jusqu'à l'approbation de cette adaptation du plan directeur par le Conseil fédéral, la surface totale des zones à bâtir légalisées ne doit pas augmenter dans le canton concerné. 3 A l'échéance du délai prévu à l'al. 1, aucune nouvelle zone à bâtir ne peut être créée dans un canton tant que l'adaptation de son plan directeur n'a pas été approuvée par le Conseil fédéral. 4 Dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification du 15 juin 2012, les cantons établissent une compensation équitable des avantages et inconvénients majeurs résultant des exigences de l'art. 5. 5 A l'échéance du délai prévu à l'al. 4, aucune nouvelle zone à bâtir ne peut être créée dans les cantons qui ne disposent pas d'un régime de compensation équitable répondant aux exigences de l'art. 5. Le Conseil fédéral désigne ces cantons après les avoir entendus." Selon l'art. 38a LAT, la compensation n'est nécessaire que "jusqu'à l'approbation de l'adaptation du plan directeur aux art. 8 et 8a LAT par le Conseil fédéral". Dans le canton de Vaud, c'est la 4^{ème} adaptation du PDCn qui a mis en oeuvre la LAT révisée entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014. Celle-ci a été adoptée par le Grand Conseil le 20 juin 2017 et approuvée par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018. Depuis le 31 janvier 2018, il n'y a par conséquent plus d'obligation de compenser les nouveaux classements en zone à bâtir dans le canton de Vaud. b) En l'espèce, le rapport 47 OAT a été établi en vue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 28 mars au 27 avril 2017. Lors de sa rédaction, l'obligation de compenser était toujours en vigueur (la 4^{ème} adaptation du PDCn n'ayant été approuvée que le 31 janvier 2018). Toutefois, au moment de l'adoption du PPA par le conseil communal, le 19 février 2019, puis lors de son approbation par le Département des institutions et du territoire, le 20 novembre 2020, l'art. 38a LAT n'était plus applicable. Le recours doit être rejeté sur ce point.

E. 7

Les recourants font valoir que l'augmentation du nombre d'utilisateurs des routes concernées qui résultera du projet viendra s'ajouter à celle issue de la concrétisation du PPA. En Grandchamp voisin et d'autres constructions récentes, et que cela créera un trafic supplémentaire incompatible avec la structure actuelle du réseau routier, même avec les réaménagements projetés. Ils font valoir que l'étude qui a été réalisée par le bureau

X. _____ avant la mise à l'enquête du PPA En Porteau l'a été avant la concrétisation des constructions prévues par le PPA En Grandchamp qui sont aujourd'hui achevées. Les recourants demandent par conséquent une réactualisation des données, afin de tenir compte notamment des développements récents dans le quartier, notamment la parcelle n° 1962, le lotissement Guex et le PPA En Grandchamp. Ils se plaignent que le trafic routier dans le secteur a augmenté ces dernières années de manière importante, et que les habitants supplémentaires du PPA En Porteau vont encore augmenter celui présent au chemin des Cerisiers aux heures de pointe pour accéder aux écoles et autres services que le village développe actuellement dans la zone du centre, notamment avec la création du complexe de la future Coop et des commerces qui y seront rattachés. Les recourants font par ailleurs valoir qu'il ressort de l'étude de mobilité réalisée en janvier 2020 dans le cadre de l'élaboration du plan d'affectation A la Raisse - Au Plan Bourdin, récemment mis à l'enquête et qui prévoit en sus 110 places de parc supplémentaires que les charges de trafic sont actuellement importantes sur la route d'Hauteville et la route des Deux-Villages (de 8'500 à 11'500 véhicules par jour) qui est la principale voie d'accès à Vevey et à l'autoroute A9 depuis Saint-Légier-La Chiésaz. Les recourants font également valoir qu'une augmentation aussi importante du nombre de véhicules dans le secteur aura des conséquences environnementales néfastes en termes de bruit et de qualité de l'air. a) Se fondant sur ce qui précède, les recourants invoquent dans un premier temps une insuffisance de l'équipement routier du plan partiel d'affectation contraire aux art. 19 LAT et 104 LATC. aa) 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. Au stade de la planification, l'aménagement des accès n'a pas à être étudié dans le détail (arrêts AC.2016.0335 du 22 juin 2017 consid. 7a; 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 du 7 mars 2008 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 Tribunal fédéral 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 plans partiels d'affectation 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, le Tribunal fédéral a jugé qu'il était conforme au principe de coordination que la question de l'équipement routier soit résolue au stade du plan partiel d'affectation et non au stade de l'autorisation de construire. En l'espèce, le plan de quartier est suffisamment précis pour que le tribunal de céans examine la question de l'équipement routier, dès lors qu'il fixe des éléments tels que l'implantation des bâtiments, la surface de plancher déterminante destinée à du logement et le tracé des accès. bb) 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. L'art. 19 LAT exige l'aménagement des voies d'accès adaptées à l'utilisation

prévue. Un bien-fonds ne peut 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 ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2). La loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs (cf. TF 1C_897/2013 du 23 juin 2014 consid. 3.1). cc) En l'espèce, il ressort du rapport du 21 mai 2015 de l'étude de trafic effectuée par le bureau d'ingénieurs-conseils X._____ (ci-après: étude X._____) lors de l'élaboration du PPA En Porteau ce qui suit: le PPA générera un trafic supplémentaire d'environ 1'250 véhicules par jour (450 habitants x 2,5 à 3 trajets par véhicule par habitant par jour) (étude X._____, p. 14); la route des Deux-Villages, qui traverse le village de Saint-Légier-La Chiésaz, supporte actuellement un trafic de transit important, lié à l'accessibilité des parties nord-est de St-Légier-La Chiésaz et de Blonay; afin de délester le centre de St-Légier-La Chiésaz, l'accessibilité au PPA En Porteau devra donc être favorisée par le chemin des Boulingrins, qui se situe au sud du périmètre du PPA (étude X._____, p. 12) (Le chemin des Boulingrins est une route qui longe l'autoroute A9 sur son côté sud, à laquelle on accède depuis le chemin du Porteau par un passage sous l'autoroute, et qui rejoint, plus à l'ouest, la route de Saint-Légier par un giratoire). S'agissant des griefs des recourants, on relève que l'étude X._____, effectuée entre avril 2011 et mai 2015, a bien pris en considération le trafic généré par les développements à l'est du PPA En Porteau (le lotissement Guex et la parcelle n° 1962, soit l'implantation de 22 villas) et au nord (le PPA En Grandchamp, impliquant la création d'environ 150 appartements). Pour ces deux développements, l'étude a retenu une augmentation du trafic d'environ 300 véhicules par jour, respectivement 800-900 véhicules par jour. Au vu des chiffres de trafic supplémentaire généré par le PPA En Porteau, la génération totale de trafic supplémentaire engendrée par les différents projets de développement dans le périmètre d'étude sera d'environ 2'350 véhicules par jour (étude X._____, p. 14). Les estimations de répartition de l'étude (étude X._____, figure n° 6) montrent un usage principal du chemin des Boulingrins au sud de l'autoroute (65% des flux). Or, cet itinéraire, tant en direction de Vevey que de Blonay, présente l'avantage de ne pas générer de perturbations en zone urbanisée. Les 35% des flux restant devraient se faire principalement par le chemin des Cerisiers en direction du nord-est (25%). Seuls 10% des flux devraient se faire par le chemin des Cerisiers en direction du nord-ouest (soit en direction de la route des Deux-Villages et du centre de St-Légier-La Chiésaz). Les auteurs de l'étude concluent que les charges de trafic supplémentaires générées par le PPA En Porteau et par le développement futur de la totalité du secteur restent relativement faibles, que l'augmentation de trafic sur le chemin des Cerisiers, de l'ordre de 30 à 50%, ne devrait pas poser de problème du fait que le carrefour en liaison avec la route des Deux-Villages (au centre du village de Saint-Légier-La Chiésaz) a été aménagé récemment en carrefour à feu et que les autres carrefours d'accès au PPA En Porteau ne présentent pas de problème de capacité (étude X._____, p. 21). Par ailleurs, comme le relèvent les recourants, une étude de mobilité et de stationnement a effectivement été réalisée par le bureau X._____ le 31 janvier 2020 dans le quartier en vue de l'enquête publique du plan d'affectation A La Raisse - Au Plan Bourdin, qui tient compte des trois plans d'affectation majeurs dans le secteur (A La Raisse - Au Plan Bourdin, En Porteau et En Grandchamp). Cette étude ne relève toutefois pas de problème particulier aux carrefours concernés. Elle met notamment

les éléments suivants en évidence: les charges de trafic ont peu évolué entre les comptages de 2010-2012 et les comptages réalisés en 2018 (étude X. _____ du 31 janvier 2020, p. 8); les plans de charges réalisés à partir des études du PPA En Porteau et du réaménagement du chemin des Boulingrins font apparaître une diminution des charges de trafic sur la route des Deux-Villages et une augmentation sur la partie sud du périmètre, mais, pour ce secteur, les carrefours ont la réserve de capacité nécessaire (étude X. _____ du 31 janvier 2020, p. 13). b) Les recourants font également valoir qu'une augmentation aussi importante du nombre de véhicules dans le secteur aura des conséquences environnementales néfastes en termes de bruit et de qualité de l'air. Ils relèvent que " L'annexe F du rapport du bureau CSD indique que les valeurs-limites découlant de l'OPB seront dépassées en trois endroits au moins avec le trafic induit " et que, " S'agissant de la pollution de l'air, il apparaît que les normes sont déjà dépassées (rapport Y. _____ SA, pp. 8 ss) ". aa) Les autorités de planification doivent, lorsqu'elles adoptent un plan d'affectation spécial, prendre en considération les exigences de la législation fédérale sur la protection de l'environnement. L'étendue de l'examen qui doit être effectué à cet égard dépend du degré de précision du plan. Lorsque la modification de la planification a lieu en vue d'un projet précis et détaillé qui doit être mis à l'enquête 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 qu'un développement de la zone peut se faire de manière conforme à ces exigences moyennant, le cas échéant, des aménagements à définir dans la procédure d'autorisation de construire (TF 1C_351/2008 du 25 février 2009 consid. 2.1; 1A.281/2005 du 21 juillet 2006 consid. 1.3 in DEP 2006 p. 887 et les références citées). bb) En l'espèce, dans le cadre de l'élaboration du PPA, une étude d'impact sur l'environnement a été réalisée par le bureau d'études en environnement Y. _____ SA, à Lausanne. Elle porte sur l'effet du projet sur la pollution de l'air, la conformité du projet en matière de rayons non ionisants, la gestion des eaux pluviales et les impacts sur les eaux souterraines, ainsi que sur les milieux naturels sur le site et l'aménagement des espaces verts dans le PPA. Le rapport, intitulé "Notice d'impact sur l'environnement", a été établi le 22 mai 2015. Le rapport d'aménagement selon l'art. 47 OAT se réfère entièrement à cette notice concernant les impacts environnementaux du PPA (cf. rapport 47 OAT, p. 20). S'agissant des effets du PPA sur la pollution de l'air, si le rapport d'Y. _____ (qui traite de ce thème dans ses pages 4 à 12) indique effectivement à titre préliminaire que dans le périmètre d'étude, la valeur limite moyenne annuelle fixée par l'OPair à $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ n'est globalement pas respectée et que la valeur limite journalière fixée à $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ est dépassée plus d'une dizaine de fois par an (rapport Y. _____, p. 8), il conclut néanmoins que les effets du PPA En Porteau en matière d'oxyde d'azote (NO_x), de particules fines (PM

E. 10

) et de dioxyde de carbone (CO_2) sont susceptibles d'augmenter d'au maximum 2% à 3% (rapport Y. _____, p. 12), et qualifie cette augmentation de modérée (rapport Y. _____, p. 12). Dans le rapport de synthèse d'examen préalable du 21 décembre 2015, la Direction générale de l'environnement, Division air, climat et risques technologiques (DGE-ARC) a, après avoir relevé que le projet se trouvait dans une zone à immissions excessives dans laquelle les normes prescrites par l'ordonnance fédérale pour la protection de l'air pour les valeurs limites d'immissions pour les particules fines et le dioxyde d'azote étaient atteintes, voire dépassées, préavisé favorablement le projet de PPA quant aux aspects liés à la protection de l'air. Par ailleurs, une étude acoustique a été réalisée afin de

vérifier la conformité du projet aux exigences de l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41). Celle-ci a été effectuée par le bureau CSD Ingénieurs, à Lausanne. Il ressort du rapport établi le 20 février 2017 (troisième version) que l'augmentation de trafic due au PPA En Porteau entraînera sur le secteur avoisinant du PPA (en zones de degrés de sensibilité au bruit II et III) un dépassement des valeurs-limites découlant de l'OPB seulement pour deux villas existantes situées au chemin des Cerisiers (rapport CSD, p. 8 et Annexe F). Dans ses conclusions, le rapport prescrit que les fenêtres de ces villas soient insonorisées (rapport CSD, p. 16). Il conviendra d'envisager les mesures concrètes à prendre dans le cadre de la procédure de permis de construire les bâtiments du PPA. On relève que le rapport porte par ailleurs sur le problème du dépassement des valeurs limites d'immissions dont seront objet les bâtiments du PPA, dépassement causé par la proximité avec l'autoroute, et aux mesures nécessaires pour assurer le respect des normes applicables, dont notamment la construction d'une butte et d'une paroi anti-bruit (mesures décrites ci-dessus, partie Faits, lettre F/c). c) Ainsi, il ressort du dossier que les accès routiers seront suffisants pour garantir la fluidité de la circulation suite à l'accueil des nouveaux habitants du PPA, qu'il n'est pas justifié de faire une nouvelle étude en matière de circulation ni de nouveaux comptages, les données à disposition étant suffisantes, que le projet ne causera pas d'atteinte excessive en matière de dégradation de la qualité de l'air, et que, s'agissant du bruit, le rapport établi prescrit les mesures nécessaires qui permettront de respecter les normes applicables. Le recours doit être rejeté sur ces points.

8. Les recourants font valoir que la trame et le gabarit des bâtiments projetés sur les parcelles nos 1122 et 1960 sont disproportionnés par rapport aux constructions environnantes qui, colloquées en zone de villas, sont toutes de modestes dimensions et emprises. Selon eux, le PPA créerait un îlot de forte densité en périphérie d'un secteur résidentiel de faible densité, avec des bâtiments qui seraient en totale rupture d'échelle comparés à ceux qui leur sont contigus. Or, une telle rupture dans la trame bâtie ne respecterait pas la règle générale d'intégration inscrite à l'art. 55 al. 3 RPE, selon laquelle les constructions nouvelles doivent s'harmoniser avec celles de l'environnement déjà bâti, notamment en termes de dimensions. Les recourants critiquent par ailleurs le fait que, alors que dans son chapitre fixant les règles applicables à toutes les zones, le règlement communal prévoit que les toits plats, asymétriques ou à pans inversés sont interdits sauf dans la zone industrielle (art. 59 al. 2), le règlement du PPA prévoit au contraire, pour ce qui est de la zone de moyenne densité, que les toitures plates sont obligatoires, une pente maximale de 5° étant tolérée (art. 2.4 al. 4 RPPA).

a) Dans l'accomplissement de leurs tâches, les autorités chargées de l'aménagement du territoire doivent notamment tenir compte de la nécessité de préserver le paysage et veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage (art. 3 al. 2 let. b LAT). La portée de cette disposition dépend avant tout du degré de protection que requiert le paysage en question. S'il s'agit d'un site, porté à l'inventaire ou présentant des caractéristiques particulières, une exigence plus élevée d'intégration peut se justifier qu'en présence d'un paysage de moindre intérêt (Bebhard Waldmann/ Peter Hänni, Raumplanungsgesetz, Berne 2006, n. 27 ad art. 3 LAT, p. 85). Une construction ou une installation s'intègre dans le paysage lorsque son implantation et ses dimensions n'affectent ni les caractéristiques ni l'équilibre du site et si, par sa forme et les matériaux utilisés, elle en respecte l'originalité (DFJP/ OFAT, Etude relative à la LAT, Berne 1981, n. 28 ad art. 3 LAT). Pour qu'un projet puisse être condamné sur la base de l'art. 3 al. 2 let. b LAT, il doit porter une atteinte grave à un paysage d'une valeur particulière, qui serait inacceptable dans

le cadre d'une appréciation soignée des différents intérêts en présence (ATF 134 II 117 consid. 6.3 et réf.). Le Tribunal fédéral a ainsi confirmé un refus fondé sur cette disposition d'admettre un bâtiment au toit à forte pente dans un paysage sensible (arrêt 1A.93/2005 du 23 août 2005 consid 2.4 publié in ZBL 107/2006 p. 601) et d'autoriser un bâtiment qui, par ses dimensions, ne s'intégrait pas aux maisons traditionnelles appenzelloises (TF 1A.147/1988 du 14 mars 1990 consid 5b publié in ZBL 93/1991 p. 601). b) En l'espèce, le périmètre du PPA se situe dans un environnement bâti, entre l'autoroute et des zones d'habitations. Si ces dernières sont certes occupées par des villas, le périmètre du PPA En Grandchamp, situé juste au nord du périmètre du PPA En Porteau, accueille onze bâtiments locatifs de quatre niveaux (cf. arrêt CDAP AC.2009.0246 du 28 février 2011, qui traite du PPA En Grandchamp). Dans ces circonstances, les constructions les plus élevées autorisées par le PPA En Porteau au sud du chemin des Cerisiers, soit de deux niveaux sur rez-de-chaussée plus attique (cf. rapport 47 OAT, p. 22, cité ci-dessus dans la partie Faits, lettre F/g), ne poseront pas de problème particulier d'intégration dans l'environnement bâti. Le fait que les secteurs sis immédiatement au nord et à l'ouest se caractérisent par des constructions moins volumineuses ne saurait remettre en cause ce constat. Les griefs des recourants relatifs à l'intégration des futures constructions dans le paysage et par rapport à l'environnement bâti doivent par conséquent être écartés. S'agissant des toitures, on relève que le recourant dans la cause traitant du plan d'affectation En Grandchamp a formulé le même grief (le PPA En Grandchamp prévoyant également des toitures plates), et que la CDAP a jugé qu'il n'y avait pas une volonté communale clairement exprimée dans le plan directeur communal visant à exiger des toitures en pente dans tout le territoire communal et que le PPA pouvait donc s'écarter des règles du plan de zones, ce que le Tribunal fédéral a confirmé (arrêts CDAP AC.2009.0246 du 28 février 2011 consid. 6, et TF 1C_153/2011 du 5 septembre 2011 consid. 3.2). Le recours doit dès lors être rejeté sur ces points. 9. Il résulte des considérants que le recours doit être rejeté et les décisions du Département des institutions et du territoire du 12 novembre 2020 et du Conseil communal de St-Légier-La Chiésaz du 20 février 2019 être confirmées. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont mis à la charge des recourants. Ces derniers verseront en outre des dépens à la Commune de Blonay-Saint-Légier, à P. _____ et à Q. _____, qui ont procédé par l'intermédiaire de mandataires professionnels.

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