

VD_OMNI AC.1992.0124 vom 25. Mai 1994

VD Tribunal cantonal, 1994-05-25, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1992.0124

FR: VD_OMNI AC.1992.0124 du 25 mai 1994

IT: VD_OMNI AC.1992.0124 del 25 maggio 1994

Regeste

CRUCHET et crts c/DTPAT | Qualité pour agir contre un projet routier, notamment s'agissant d'une association de quartier; nécessité d'une étude d'impact et exigences sur ce point; étude de l'ensemble des aspects bruit.

Erwägungen

E. 29

décembre 1992). a) Selon l'art. 37 LJPA, le droit de recours appartient à toute personne physique ou morale qui justifie d'un intérêt protégé par la loi applicable (al. 1); sont réservées, les dispositions des lois spéciales légitimant d'autres personnes ou autorités à recourir et les dispositions du droit fédéral (al. 2). L'art. 33 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (ci-après: LAT) prévoit que les autorités statuant sur les contestations relatives aux plans d'affectation et autres décisions fondées sur cette loi et sur la législation cantonale d'exécution doivent reconnaître la qualité pour recourir au moins dans les mêmes limites que celles définies par l'art. 103 let. a OJF pour le recours de droit administratif au Tribunal fédéral (art. 33 al. 2 et 3 LAT). En l'espèce, le projet contesté porte sur l'aménagement d'un giratoire et sur la réfection d'une route; il est assimilé par la nouvelle loi sur les routes à un plan d'affectation spécial (art. 13 al. 2, 1ère phrase LR). De son côté, le Tribunal fédéral considère les projets routiers, tout au moins ceux qui ont trait à la création de nouvelles routes, tout à la fois comme des plans d'affectation spéciaux et des décisions en matière de construction. Il en résulte que l'art. 33 LAT est applicable, de sorte que la qualité pour agir doit être examinée au regard de l'art. 103 let. a OJF. Cette solution s'impose également en raison du fait que le projet, qui apparaît comme un plan-décision, fait l'objet de nombreux griefs se rapportant à la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE), dont le respect peut être vérifié par le biais d'un recours de droit administratif au Tribunal fédéral (art. 98a OJF; ATF 116 Ib 119 consid. 2b). b) Selon l'art. 103 lit. a OJF, la qualité pour recourir par la voie du recours de droit administratif est reconnue à celui qui est atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Cette disposition n'exige pas que le recourant soit touché dans ses droits ou ses intérêts juridiquement protégés. Un intérêt de fait suffit; mais le recourant doit être touché de façon plus intense que n'importe quel citoyen et se trouver avec l'objet du litige dans un rapport spécial, direct et digne d'être pris en considération (ATF 116 Ib 450 consid. 2b). L'intérêt digne de protection peut donc être de fait ou de droit. Il permet au recourant de faire valoir ses droits lorsqu'il est menacé dans ses intérêts de nature matérielle, économique ou idéale, même si l'intérêt privé du recourant ne correspond pas à l'intérêt protégé par la norme invoquée (ATF 104 Ib 245 et ss, notamment 249 consid. 5b et 255/256 consid. 7c; RDAF 1993 215 consid. 1b). c) Dans le cas particulier, la situation des divers recourants du point de vue de la qualité pour agir

diffère sensiblement. aa) Anita Cruchet et ses consorts, dont la qualité pour agir est remise en cause par le SRA, habitent tous, à une exception près, en bordure des rues Cordey ou Haldimand ou à proximité immédiate de celles-ci. Vu leur situation, ils sont exposés directement aux nuisances supplémentaires (à savoir, principalement, celles consécutives au report de trafic) que pourrait entraîner la réalisation du projet. Leur qualité pour recourir est donc évidente. La seule exception concerne Mme Marie-Claire Jaquier (no 23 sur la liste des recourants mentionnée dans le mémoire du 21 avril 1992) qui habite à Mutrux et dont on ne voit pas en quoi elle serait touchée par le projet. Force est de reconnaître qu'elle ne peut pas se prévaloir d'un intérêt à agir. bb) Richard Guex habite au chemin du Frêne, à quelque 400 mètres à vol d'oiseau de l'avenue des Quatre-Marronniers. Il est certain qu'il ne subit ni ne subira des nuisances dues au trafic s'écoulant sur l'avenue des Quatre-Marronniers et sur la rue Cordey. Il n'est en outre guère touché par l'interdiction de tourner à gauche à l'entrée de l'avenue des Quatre-Marronniers, puisque pour lui le chemin le plus naturel consiste à emprunter l'avenue des Bains, puis le chemin de Floreyres. Enfin, on peut exclure qu'il fasse, en tant que piéton ou cycliste, un usage à ce point régulier de l'avenue des Quatre-Marronniers - il n'allègue d'ailleurs rien en ce sens - pour qu'on puisse lui reconnaître un intérêt à ce niveau-là. En définitive, s'il apparaît qu'il est peut-être légèrement plus touché que n'importe quel citoyen par le projet en cause, il ne l'est en tout cas pas suffisamment pour pouvoir se prévaloir d'un intérêt digne d'être pris en considération. La qualité pour recourir doit donc lui être déniée. cc) Reste à examiner la qualité pour agir de l'association. La faculté pour une association de recourir contre une décision lui est reconnue dans trois types de situation. D'abord, lorsqu'elle est touchée par une décision comme le serait un particulier; on applique alors les critères ordinaires. Ensuite, lorsqu'elle intervient pour défendre un intérêt public, dans des situations et aux conditions fixées par la loi et la jurisprudence (sur le plan fédéral, v. art. 12 LPN et 55 LPE notamment; sur le plan cantonal, v. art. 90 LPNMS et 67 de la loi vaudoise sur la pêche, mais surtout la jurisprudence très large de la CCRC que le Tribunal administratif a dans l'ensemble reprise - RDAF 1993, p. 227 et les références citées -, tout en exigeant qu'une association existe depuis au moins cinq ans au moment où elle dépose un pourvoi - TA, arrêt AC 93/186 du 18 novembre 1993). Ces deux premières possibilités n'entrent manifestement pas en ligne de compte dans le cas d'espèce. Enfin, une association est habilitée à agir pour défendre les intérêts de ses membres aux conditions suivantes: - l'association doit avoir la personnalité juridique au sens de l'art. 60 CC, - ses statuts lui attribuent la tâche de défendre les intérêts de ses membres, - la majorité ou du moins un grand nombre de ses membres sont lésés et auraient la qualité pour recourir (ATF 104 Ib 318 consid. 3b, 101 Ib 110 consid. 2a; JAAC 1989 no 42, p. 303; Knapp, Précis de droit administratif, 4ème édition, 1991, nos 1966 et 1985; Grisel, Traité de droit administratif, 2ème édition, 1984, p. 904). En l'espèce, l'association recourante a la personnalité juridique et défend, conformément à ses statuts, les intérêts de ses membres en tant qu'habitants du quartier Marronniers-Prairie. Seule la troisième condition mérite un examen plus approfondi. Il convient en effet de vérifier si une grande partie des membres de l'association sont touchés par la décision attaquée et bénéficieraient individuellement de la qualité pour recourir. L'association compte environ nonante membres. On a vu ci-dessus que Richard Guex n'est pas suffisamment touché par les décisions attaquées pour se voir reconnaître un intérêt à former recours. La même solution s'impose en ce qui concerne les autres habitants du chemin du Frêne, ainsi que ceux résidant encore plus loin, au sud du chemin de Floreyres, ce qui conduit à dénier en tout cas la qualité pour agir à une dizaine de membres.

En continuant à procéder par élimination, on peut tout au plus écarter encore les habitants de la rue F.-F. Petitmaître (une vingtaine de membres). En ce qui concerne les autres, en revanche, la qualité pour agir ne saurait leur être contestée, non pas parce qu'ils sont tous susceptibles d'être touchés par les immissions de bruit qu'entraînerait le trafic sur l'avenue des Quatre-Marronniers - on peut admettre que seuls ceux habitant dans le périmètre où a été fixé le degré de sensibilité seraient touchés par cette conséquence du projet, ce qui ne représente qu'une vingtaine de membres de l'association -, mais bien parce qu'au vu de leur situation, l'avenue des Quatre-Marronniers paraît constituer leur voie de desserte principale, ce qui permet de considérer qu'ils utilisent cette rue dans une mesure largement supérieure à celle des autres citoyens; n'est pas non plus sans incidence dans cette appréciation le fait que pour la plupart de leurs enfants, l'avenue des Quatre-Marronniers constitue le chemin pour se rendre au collège. Il convient par conséquent de reconnaître qu'une bonne partie des membres de l'association sont directement et suffisamment touchés dans leurs intérêts de fait par les décisions contestées. La qualité pour recourir de l'association doit par conséquent être admise. 3.

Diverses questions se posent sur le plan procédural. Il s'agit principalement d'examiner si une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) était nécessaire en l'occurrence et, dans l'affirmative, si elle a été menée correctement. Il y a lieu également de déterminer les conséquences de l'absence de recours formé par Anita Cruchet et ses consorts contre la décision consécutive à cette étude. a) S'agissant de la première question, le siège de la matière se trouve à l'art. 9 al. 1 LPE et dans l'annexe de l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE). L'art. 9 al. 1 LPE a la teneur suivante: "Avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations pouvant affecter sensiblement l'environnement, l'autorité apprécie leur compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement; le Conseil fédéral désigne ces installations". En application de cette disposition, le Conseil fédéral a dressé dans l'annexe précitée une liste des installations soumises à l'EIE. Selon le chiffre 11 de cette liste, trois catégories de routes sont assujetties à l'exigence d'une étude d'impact: les routes nationales (ch. 11.1), les routes principales qui ont été construites avec l'aide de la Confédération, soit celles désignées par l'art. 12 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (ch. 11.2), enfin les autres routes à grand débit et autres routes principales (ch. 11.3). L'avenue des Quatre-Marronniers et la rue Cordey ne font à l'évidence pas partie des deux premières catégories. Se pose en revanche la question de savoir si elles entrent dans la troisième. Le Conseil fédéral n'a pas défini les notions "d'autres routes à grand débit et d'autres routes principales". Pour combler cette lacune, il paraît logique de se référer au texte de l'art. 9 al. 1 LPE et d'examiner si les routes touchées par le projet, en raison de leur volume de trafic, constituent des installations pouvant affecter sensiblement l'environnement. A cet égard, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), à l'instar du Service de lutte contre les nuisances, propose de se référer aux critères utilisés par les ingénieurs en circulation qui distinguent entre les routes à grand débit, les routes principales, les route de desserte et les routes collectrices. Selon ces critères, les routes à grand débit et les routes principales doivent de toute façon faire l'objet d'une étude d'impact; quant aux autres, non expressément qualifiées de routes à grand débit ou routes principales, elles sont assimilées à des routes principales et donc soumises à étude d'impact lorsque leur charge en trafic est supérieure à celle autorisée pour les routes collectrices. Cette limite est fixée à 500 voitures à l'heure (ou 1'000 voitures à l'heure de pointe), ce qui correspond à une charge journalière moyenne de 8'600 véhicules (le chiffre

de 8'600 est obtenu en multipliant le nombre de 500 par le facteur 0,058 donné par le paragraphe 33 al. 2 de l'annexe 3 à l'OPB; v. bulletins de l'OFEPF d'avril 1991 et mai 1992 qui mentionnent les valeurs fixées par l'Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau de l'EPFZ). Ces critères paraissent raisonnables, de sorte que le tribunal ne voit pas de raison de s'en distancer. En l'occurrence, la rue Cordey est une route principale; avant la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers, elle absorbait un trafic journalier légèrement supérieur à 9'000 mouvements. Selon le projet, elle subirait un report de trafic de l'ordre de 2'500 mouvements. Il s'agit sans aucun doute d'un changement notable de son mode d'exploitation au sens de l'art. 2 al. 1 let. a OEIE. Ce seul motif conduit à reconnaître qu'une étude d'impact était nécessaire dans le cas particulier. Cela étant, il va de soi que l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du projet, dans la mesure où celui-ci forme un tout. Dans le cas contraire, on pourrait songer à ce que l'EIE ne porte pas formellement sur l'avenue des Quatre-Marronniers dès lors que, selon le projet, les modifications touchant cette rue impliqueraient une diminution des nuisances et qu'au surplus le volume de trafic tomberait en dessous de la limite de 8'600 fixée pour une étude d'impact (v. dans ce sens, Yves Nicole, L'étude d'impact dans le système fédéraliste suisse, thèse, Lausanne 1991, p. 141 et les réf. citées). b) Lorsqu'une EIE est nécessaire, l'auteur du projet doit établir un rapport d'impact dont le contenu est fixé principalement par les alinéas 2 et 4 de l'art. 9 LPE. L'alinéa 2 a la teneur suivante: "L'impact sur l'environnement s'apprécie d'après un rapport requis conformément aux indications des services spécialisés et destiné à l'autorité compétente pour prendre la décision; ce rapport décrit notamment: a) l'état initial; b) le projet, y compris les mesures prévues pour la protection de l'environnement et pour les cas de catastrophe; c) les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront; d) les mesures qui permettraient de réduire encore davantage ces nuisances, ainsi que leur coût". Quant à l'alinéa 4, il exige, pour les installations publiques ou pour les installations privées au bénéfice d'une concession, que le rapport contienne en outre la justification du projet. Dans le cas d'espèce, plusieurs des exigences formulées ci-dessus n'ont pas été respectées. Il convient de mettre en évidence les principales et d'en tirer les conséquences. aa) La description de l'état initial, soit l'état avant la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers, n'est pas satisfaisante. L'évaluation du bruit le long de la rue Cordey et de l'avenue des Quatre Marronniers a été effectuée sur la base de données dont il y a tout lieu de penser qu'elles sont incorrectes; si elles ne le sont pas, elles sont alors en contradiction évidente avec les données mentionnées au ch. 3.2.2 du rapport d'impact (fig. 5, p. 6). Dans sa dernière réponse du 22 novembre 1993, le bureau Transitec explique que la charge sonore initiale a été évaluée à partir de mesures de bruit effectuées en 1991 (ce que confirment d'ailleurs les deux seuls protocoles de mesure constituant l'annexe 1 du rapport d'impact), les résultats obtenus ayant été adaptés pour tenir compte des différences de volume de trafic entre 1989 et 1991 dues à la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers. Jusque-là le procédé n'a rien de critiquable. En revanche, on ne comprend pas pourquoi le bureau précité, pour procéder à l'adaptation nécessaire, a retenu comme valeurs du trafic existant en 1991 les chiffres de 13'700 pour la rue Cordey et 4500 (tronçon ouest), respectivement 3100 (tronçon est) pour l'avenue des Quatre-Marronniers (v. annexe 3 du rapport d'impact, colonne TJM1), alors que des chiffres différents figurent dans le corps du rapport d'impact (fig. 5, p. 6 : 16'000 pour la rue Cordey, trafic nul pour l'avenue des Quatre-Marronniers). Plusieurs reproches doivent être formulés. Tout d'abord, et cela va de soi, il n'est pas concevable de travailler avec des chiffres différents dans une même étude. Un tel écart se justifie d'autant moins que le bureau spécialisé affirme détenir

des chiffres issus d'une analyse détaillée effectuée en 1991 dans le cadre de l'étude d'exploitation du carrefour des Quatre-Marronniers (réponse du 22 novembre 1993, p. 3). Le tribunal a en outre toutes les raisons de penser que les chiffres à partir desquels la charge sonore initiale a été calculée sont erronés. On sait qu'en 1991, l'avenue des Quatre-Marronniers était fermée, sauf pour les résidents. Il est donc guère pensable que le trafic journalier moyen était de 4500 unités sur le tronçon ouest et de 3100 sur le tronçon est. Si l'on se réfère à l'analyse de la structure du trafic (rapport d'impact, ch. 3.2.3, p. 6), qui fait état d'une proportion d'environ 15 % de déplacements "origine-destination", le trafic résiduel sur l'avenue des Quatre-Marronniers devait atteindre 1500 à 2000 mouvements au plus. Dans la mesure où cette avenue constitue, avec la rue Cordey, la seule voie de transit en direction d'Yvonand/Payerne, le flux s'écoulant sur la rue Cordey s'élevait inmanquablement à environ 16'000 unités, voire un peu plus, ce qui tendrait à confirmer l'exactitude du chiffre évoqué en page 6 du rapport d'impact. Cela étant, ce défaut n'a d'incidence que sur la détermination du bruit pendant les travaux et non également avant ou après. La méthode utilisée n'est en effet pas une méthode comparative, mais elle consiste à estimer le bruit moyen par véhicule et à le multiplier par le trafic journalier moyen. Or, comme les volumes de trafic retenus pour les états "initial" et "futur" dans les tableaux de calcul des annexes 3 et 4 du rapport d'impact ne sont pas contestables, sous réserve de l'importante remarque figurant au paragraphe suivant, les résultats sur le niveau de bruit avant et après travaux indiqués dans ces tableaux sont utilisables, toujours sous réserve de la même remarque. Comme on le voit, les critiques développées plus haut n'ont que peu de portée en l'espèce, mais le tribunal entendait les formuler, car il lui paraît indispensable, pour pouvoir assumer correctement sa tâche, de disposer de données sûres. On l'a annoncé ci-dessus, un vice affecte la description de l'état initial. Comme le démontre Nicole dans l'ouvrage précité (p. 223), l'état initial ne doit pas être confondu avec l'état actuel, soit l'état de l'environnement au moment où il est procédé à l'enquête aboutissant au rapport d'impact. L'installation ne sera réalisée qu'après quelques mois, voire quelques années et sa réalisation elle-même pourra s'étendre sur une durée assez longue. Il s'agit dès lors de tenir compte de l'évolution prévisible de l'environnement entre l'état actuel et l'état initial qui est en réalité un état futur. Dans le cas particulier, on n'a pas tenu compte de l'augmentation annuelle de trafic entre 1989 et la date présumée du début des travaux (rapport d'impact, p. 5). A tort.

bb) La lettre b de l'art. 9 al. 2 LPE commande que le rapport expose les mesures prévues pour la protection de l'environnement. Le rapport d'impact est quasiment muet sur ce point alors que, comme on le verra plus en détail ci-après, les valeurs limites d'immissions posées par l'OPB sont dépassées à plusieurs endroits. Ce reproche vaut tout particulièrement s'agissant du traitement de la rue Cordey où, malgré une augmentation notable des immissions, aucune mesure compensatoire - exception faite du giratoire, si tant est qu'on puisse considérer cet aménagement comme une mesure bénéfique, compte tenu du fait qu'il comporte des feux - n'a été envisagée, ni examinée quant à ses effets et ses coûts. cc) La même critique peut être formulée en relation avec l'exigence posée par l'art. 9 al. 2 let. d LPE: l'examen des mesures qui permettraient de réduire davantage les nuisances, ainsi que l'évaluation de leur coût font totalement défaut. dd) A cela s'ajoute que, bien évidemment, les données contenues dans le rapport d'impact doivent présenter un minimum de fiabilité. En plus des critiques émises ci-dessus (aa), on relèvera que sur un point important du projet, à savoir l'augmentation des immissions de bruit à la rue Cordey, le bureau spécialisé émet la supposition selon laquelle cette nuisance supplémentaire pourrait être compensée par la mise en place du schéma directeur des circulations qui comprend en particulier la

construction de la collectrice sud. Or il ressort de l'étude relative à la collectrice sud que la réalisation de cette artère aura au contraire pour effet d'augmenter la charge de trafic de 800 unités sur la rue Cordey (comparer à cet égard les annexes nos 1 et 2 de l'étude de circulation et d'aménagement), ce que le bureau Transitec a d'ailleurs confirmé dans son complément d'information du 22 novembre 1993. Pour le reste, toujours sur le même point, le bureau spécialisé se contente de l'affirmation selon laquelle la diminution des files d'attente qu'entraînerait la mise en place du giratoire ferait que le niveau sonore réel ne devrait pas être supérieur à celui d'avant les travaux, tout en concédant que ce phénomène est difficile à chiffrer. Un tel degré d'approximation est regrettable; de plus, le raisonnement est en lui-même contestable, dans la mesure où il est possible que l'installation de feux à proximité du giratoire diminue, voire anéantisse l'effet bénéfique escompté. L'examen du dossier montre que la rue Cordey constitue le secteur où les atteintes incommodes seraient les plus sensibles. On doit donc pouvoir s'attendre à ce que les efforts déployés dans le cadre de l'étude d'impact se concentrent sur ce problème précisément. A défaut, l'étude d'impact ne présente guère d'utilité. ee) Au vu de la jurisprudence la plus récente du Tribunal fédéral, c'est en revanche à tort que l'association reproche à la constructrice de ne pas avoir procédé à une étude de variantes, pour l'incorporer au rapport d'impact (ATF du 20 janvier 1993, in DEP 1993, 440). Il reste que le tribunal de céans doit de toute manière procéder à un examen des variantes suggérées par les recourantes dans le cadre du contrôle de l'opportunité qu'il lui incombe d'exercer, conformément à l'art.

E. 33

LAT (sur ce point, v. consid. 4 ci-après); l'arrêt qui précède paraît ainsi pouvoir être compris en ce sens que les variantes n'ont pas à faire l'objet de vérifications aussi approfondies que le projet lui-même. ff) Le caractère incomplet d'un rapport d'impact ne doit pas nécessairement conduire dans tous les cas à l'annulation de la décision à laquelle il doit servir de base. Tel est bien pourtant le cas en l'espèce, car, comme on le verra plus en détail ci-après, les importantes lacunes du rapport d'impact, surtout en tant qu'elles concernent la situation de la rue Cordey, mettent le tribunal de céans aussi bien dans l'impossibilité d'examiner les mesures à prendre pour conformer le projet aux exigences de la LPE que de juger de leur caractère supportable du point de vue financier. Ce motif conduit à l'annulation des décisions attaquées. c) Dans leur recours contre la décision initiale, Anita Cruchet et ses consorts ont critiqué toutes les options de principe adoptées par l'auteur du projet, en réclamant le retour à la situation existant avant la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers. La décision finale sur étude d'impact ne constitue rien d'autre qu'une confirmation, complétée sur certains points, de la décision initialement contestée par eux. Dans la mesure où la décision finale ne fait assurément pas droit aux conclusions des recourants, celle-ci devient - pour les points qu'elle concerne - le nouvel objet de la procédure, sans qu'il soit nécessaire pour les intéressés de déposer un nouveau pourvoi (dans ce sens, ATF 113 V 237). L'absence de recours formel contre la décision du 19 avril 1993 ne saurait dès lors leur porter préjudice. 4. a) Selon l'art. 33 al. 3 lit. b LAT, une autorité de recours au moins doit jouir d'un libre pouvoir d'examen dans les contestations relatives aux plans d'affectation et aux décisions fondées sur la LAT et ses dispositions cantonales ou communales d'exécution. Ce pouvoir d'examen n'est en principe pas restreint par l'art. 2 al. 3 LAT; cette dernière disposition prévoit que les autorités chargées de l'aménagement du territoire veillent à laisser aux autorités qui leur sont subordonnées la liberté d'appréciation nécessaire à l'accomplissement de leur tâche. L'autorité de recours doit examiner si cette liberté d'appréciation a été exercée de façon

correcte et objective, sans toutefois se substituer à l'autorité de planification (ATF 109 Ia 123 consid. 5b). L'exigence de l'art. 2 al. 3 LAT s'adresse aux autorités de planification et non aux autorités de recours; elle ne réduit pas le libre pouvoir d'examen de l'autorité de recours à un simple contrôle de la légalité, même si l'examen au fond s'exerce avec une certaine retenue dans la mesure où il s'agit de circonstances locales où la connaissance des lieux a toute son importance. A cet égard, les principes développés par la jurisprudence du Tribunal fédéral en matière d'approbation des plans d'affectation servent de référence (ATF 114 Ia 245 et ss consid. 2b). Selon ces principes, l'autorité de recours ne peut substituer sa propre appréciation à celle des autorités de planification, mais doit examiner si elles sont restées dans les limites d'une appréciation consciencieuse de l'ensemble des intérêts à prendre en considération (ATF 115 Ia 385 consid. 3; 114 Ia 250 consid. 5a; 113 Ia 448 consid. 4b; 107 Ia 38 consid.3c; 106 Ia 71/72 consid. 2a). En l'espèce, une précision s'impose encore. Les nombreuses décisions ou choix à faire dans le cadre de l'adoption du projet contesté n'ont pas tous des effets sur l'aménagement du territoire. L'examen libre doit donc porter sur les mesures qui ont de tels effets. Cela signifie que le tribunal de céans peut en tout cas revoir avec un large pouvoir d'examen les options de base du projet; c'est-à-dire avant tout les choix en matière de répartition du trafic (qui comprennent notamment le maintien d'une part de trafic de transit sur l'avenue des Quatre-Marronniers et l'interdiction des "tourner à gauche" au carrefour avenue des Quatre-Marronniers - avenue des Bains) et la décision de construire un giratoire. Lorsque des questions de sécurité sont en jeu, le libre examen doit également être la règle, puisqu'il s'agit en réalité de problèmes d'équipement qui relèvent de l'aménagement du territoire (art. 19 LAT). A l'inverse, c'est avec retenue que le tribunal doit apprécier les diverses solutions techniques adoptées pour répondre à certaines exigences de praticabilité. b) Si l'on revient aux options de base du projet et à leur justification, on peut dire ceci. La réalisation du giratoire a pour but d'assurer une meilleure fluidité du trafic sur la rue Cordey, tout en le tranquillisant, et de garantir une bonne coordination avec le carrefour Cordey-Haldimand qui est également réglé par un giratoire (son statut n'est certes pas définitif). La décision de reporter quelque 2'500 mouvements de véhicules journaliers de l'avenue des Quatre-Marronniers sur la rue Cordey, tout en maintenant une part de trafic de transit sur la première de ces deux rues, procède de la prise en considération de deux buts qui s'opposent : d'une part la volonté de décharger l'avenue des Quatre-Marronniers vu les impératifs de sécurité et de tranquillité liés à la présence notamment d'une école et d'un home pour personnes âgées, d'autre part la volonté de ne pas soumettre la rue Cordey à des nuisances intolérables. Quant aux choix d'aménagement proprement dit de l'avenue des Quatre-Marronniers, choix critiqués principalement par l'association en raison du renoncement à des mesures de modération de trafic, il se justifie, dans l'optique de l'auteur du projet, en raison du maintien d'une part de trafic de transit. Le tribunal ne voit pas en quoi ces choix sont condamnables. S'agissant du giratoire, il convient de relever qu'il s'agit d'un type d'aménagement qui, bien que de conception récente, a déjà fait ses preuves en matière de régulation du trafic aux intersections. Certes, il présente certains risques pour les piétons et les cyclistes, mais cela n'apparaît pas décisif dans le cas particulier; d'ailleurs, l'association, qui a recouru notamment pour défendre les deux catégories précitées d'usagers, est allée encore plus loin en proposant un double giratoire. Rien ne permet donc de dire qu'en l'occurrence le giratoire envisagé est contre-indiqué. La répartition du trafic entre les deux rues précitées, qui implique un report de trafic sur la rue Cordey tout en maintenant une fonction de transit à l'avenue des Quatre-Marronniers, s'inscrit dans la ligne du schéma directeur des circulations adopté par la municipalité dans

sa séance du 31 janvier 1991. En effet, l'annexe no 10 de ce document, qui détermine la hiérarchie du réseau routier, définit la rue Cordey comme faisant partie du réseau distributeur structurant, alors qu'elle n'attribue aucune fonction particulière à l'avenue des Quatre-Marronniers, puisqu'elle ne l'inclut même pas dans le réseau de desserte structurant. On pourrait se demander, à l'instar de l'association et de ce que figure le croquis constituant l'annexe no 11 du schéma directeur, s'il ne faudrait pas aller plus loin en abolissant totalement le transit sur l'avenue des Quatre-Marronniers et en faisant de cette rue une sorte de rue résidentielle. Cela n'apparaît toutefois pas raisonnable, car cette solution conduirait à reporter tout le trafic de transit sur l'avenue Cordey, autrement dit à maintenir un trafic presque aussi dense que celui qui s'écoule actuellement (environ 16'000 mouvements), ce qui impliquerait un dépassement des valeurs d'alarme en matière de bruit. Or, dans son travail de planification, l'autorité communale doit non seulement tenir compte des intérêts des piétons et des cyclistes, en particulier de ceux qui se rendent au collège ou au home pour personnes âgées (art. 3 al. 3 let. c LAT), mais également de ceux des habitants exposés à des atteintes nuisibles ou incommodes, tels que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations (art. 3 al. 3 let. b LAT). On mentionnera encore que le schéma directeur des circulations n'a pas valeur de loi, mais constitue bien plutôt un document interne de travail en vue de l'élaboration du futur plan directeur des transports: il n'a donc pas, à l'instar de ce futur plan, de valeur contraignante et laisse une marge de manoeuvre à la municipalité pour effectuer diverses corrections nécessaires. Lors de l'audience, l'association a déclaré qu'elle ne s'opposait finalement plus à l'idée d'une répartition même égale du trafic entre la rue Cordey et l'avenue des Quatre-Marronniers. Elle a maintenu son contre-projet tel que défini ci-dessus en exposant qu'au besoin il fallait également instaurer un système de modération de trafic à la rue Cordey. Ses souhaits ne sont manifestement pas réalisables. Il n'est en effet pas concevable de soumettre des rues affectées, totalement ou partiellement, au transit à des mesures de modération de trafic telles que celles proposées par l'association recourante (notamment rehaussements de chaussée). Les normes VSS traitant de cette question vont d'ailleurs dans le même sens, puisqu'elles ne s'appliquent qu'aux routes collectrices utilitaires, ainsi qu'aux routes de desserte et aux rues résidentielles (v. normes SN 640'280 et 640'285, lit. A.1). Or, compte tenu du choix municipal de maintenir une part de trafic de transit à l'avenue des Quatre-Marronniers (dans le sens Lausanne - Yvonand/Payerne essentiellement), cette avenue ne peut pas être qualifiée de route collectrice uniquement; elle présente en effet également les caractéristiques d'une route principale (selon la norme SN 640'042) ou d'une route de liaison (norme SN 640'043) pour lesquelles les normes VSS ne prévoient pas de mesures de modération. On ajoutera également que la norme SN 640'285 relative aux décrochements verticaux exclut de tels aménagements sur des artères utilisées par les transports publics (lit. A.1), ce qui est le cas dans la présente espèce. La solution proposée par l'association doit donc être écartée aussi bien en tant qu'elle s'appliquerait aux deux rues à la fois qu'à l'avenue des Quatre-Marronniers seulement. Quant à la proposition d'instituer un double giratoire, elle doit également être rejetée. Non pas parce que la pièce 12 produite par la municipalité concluant à sa non-faisabilité pour cause de saturation du trafic, de l'avis de l'assesseur spécialisé du tribunal, soit convaincante; mais parce que rien ne démontre que la solution du double giratoire serait préférable à celle retenue par le projet. Les considérants qui précèdent conduisent à confirmer les options de base choisies par la municipalité dans le cadre du projet litigieux. On relèvera encore que les contre-propositions de l'association recourante, même si elles avaient été jugées plus favorables, n'auraient pu être imposées par le tribunal, tout

simplement parce qu'elles ne sont pas l'objet du projet. Elles n'ont été examinées qu'en tant qu'elles pourraient faire apparaître le projet litigieux en soi comme inapproprié. En effet, l'association ne dispose d'aucun droit à ce qu'un autre projet, différent de celui proposé, soit réalisé. Elle en paraît d'ailleurs consciente puisque, bien qu'ayant requis une série impressionnante de mesures, elle ne conclut formellement qu'à l'annulation des décisions attaquées. 5.

L'un des principaux arguments des recourants, que ce soit de l'association ou d'Anita Cruchet et ses consorts, a trait au respect des normes applicables en matière de protection contre le bruit et la pollution atmosphérique. a) S'agissant de la protection de l'air, le Service de lutte contre les nuisances démontre de manière convaincante dans ses différentes déterminations que l'agglomération yverdonnoise ne nécessite pas l'adoption d'un plan des mesures et que le projet, qui en soi n'est guère de nature à augmenter notablement les émissions de polluants dans le secteur considéré - une légère augmentation n'est pas exclue dans la mesure où le trafic dans le sens Payerne/Yvonand - Lausanne passerait désormais par la rue Cordey, ce qui représente un léger détour; v. à cet égard, rapport d'impact p. 18 -, ne contribuerait pas à un dépassement des valeurs limites d'immissions (pour un exemple similaire où le projet routier litigieux entraînait un simple report de trafic : v. ATF du 20 janvier 1993, DEP 1993, 440). Les recourants ne l'ont en dernier lieu guère contesté. Sur un point, toutefois, le rapport d'impact jette un doute en exposant que la valeur limite de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ s'appliquant au dioxyde d'azote (NO_2) serait dépassée et en concluant à la nécessité d'un assainissement dans le cadre du schéma directeur des circulations (p. 21 du rapport d'impact). Cette estimation résulte visiblement d'une nouvelle erreur - commise cette fois au détriment de la constructrice -, car il ressort clairement de la détermination du SLN du 9 juin 1993 que les données à disposition sont le résultat d'un échantillonnage provenant de mesures effectuées durant l'hiver 1990-1991 (plus précisément du 27.12.90 au 21.03.91; v. pièce 16 du bordereau municipal), qu'elles ne reflètent donc pas la moyenne annuelle et que pour déterminer cette moyenne il faut appliquer un facteur réducteur de 1.3; qu'en outre, l'introduction du catalyseur permet de prévoir une diminution notable des émissions de NO_2 , correspondant pour la période 1990-1995 à un facteur réducteur de 1.45. Il faudrait certes encore se demander quelles autres mesures préventives supplémentaires pourraient être prises pour diminuer les émissions de polluants. Toutefois, dans ce domaine, les moyens d'action principaux résident dans les mesures techniques s'appliquant à la construction des véhicules (art. 17 OPair), mesures qui sont déjà en vigueur (catalyseur). b) Plus délicate est la question du respect des normes applicables en matière de protection contre le bruit. A cet égard, plusieurs problèmes se posent qui doivent être examinés successivement. Il s'agit en premier lieu de vérifier si les degrés de sensibilité ont été fixés correctement et si les déclassements sont admissibles; en second lieu, si les valeurs qu'imposent les degrés retenus seraient respectées. aa) aaa) L'attribution des degrés de sensibilité au bruit est régie par l'art. 43 OPB dont la teneur est la suivante: "Dans les zones d'affectation selon les art. 14 et suivants de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, les degrés de sensibilité suivants sont à appliquer: a. Le degré de sensibilité I dans les zones qui requièrent une protection accrue contre le bruit, notamment dans les zones de détente; b. Le degré de sensibilité II dans les zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques; c. Le degré de sensibilité III dans les zones où sont admises les entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones d'habitation et artisanale (zones mixtes) ainsi que dans les zones agricoles; d. Le degré de sensibilité IV dans les

zones où sont admises les entreprises fortement gênantes, notamment dans les zones industrielles. On peut déclasser d'un degré les parties de zone d'affectation du degré de sensibilité I ou II, lorsqu'elles sont déjà exposées au bruit". Les degrés de sensibilité doivent être attribués en fonction de l'affectation de la zone, selon le principe que plus celle-ci permet des activités bruyantes, plus le degré de sensibilité est élevé. Le Tribunal fédéral reconnaît une certaine marge d'appréciation aux autorités locales, en partant de l'idée que souvent celles-ci sont mieux à même de déterminer, au vu de leur législation, jusqu'à quel point certaines activités gênantes peuvent être autorisées ou non dans un secteur donné (ATF 117 Ib 125 ss, consid. 4a). Ces principes doivent aussi s'appliquer lorsque, comme en l'espèce, les degrés de sensibilité sont déterminés selon la procédure de fixation "cas par cas". A cet égard, la jurisprudence a posé le principe selon lequel les autorités doivent veiller à ne pas causer une situation préjudiciable à l'attribution définitive dans le plan d'affectation ou le règlement qui lui est lié (ATF 115 Ib 347 = JT 1991 I 470). On observera au passage que lorsque, comme en l'espèce, un projet touche un nombre important de parcelles, il serait préférable, pour respecter pleinement ce principe, de fixer les degrés de sensibilité par le biais d'une procédure de planification ordinaire (dans ce sens, v. ATF 117 Ib 20 cons. 6, concernant un stand de tir). La réglementation communale présente cette particularité qu'elle ne définit l'affectation ni de la zone de l'ordre contigu ni de la zone de l'ordre non contigu, de sorte que dans le secteur considéré seules les parcelles régies par un plan d'affectation spécial (v. ci-dessus p. 3; ces plans ne tolèrent, en dehors de l'habitat, que les activités non gênantes pour celui-ci), ainsi que la parcelle supportant le collège, sise en zone de verdure (caractérisée par le principe de l'interdiction de bâtir, à l'exception des bâtiments ou installations d'utilité publique), voient leur affectation expressément réglée. On peut tout de même déduire, a contrario, de l'art. 40 du règlement sur le plan général d'affectation et les constructions (ci-après : RC; la dernière version a été approuvée le 25 janvier 1991 par le Conseil d'Etat), qui régit la zone industrielle, que les entreprises artisanales entraînant des inconvénients pour le voisinage et a fortiori les activités industrielles sont bannies dans les zones de l'ordre contigu et de l'ordre non contigu. Il résulte de ce qui précède qu'on peut globalement considérer le secteur en cause comme voué principalement à l'habitat et accessoirement à d'autres activités, soit privées, soit d'utilité publique, n'entraînant pas d'inconvénients pour le voisinage. bbb) Compte tenu de ce qui précède, l'attribution d'un degré de sensibilité II au secteur considéré, à l'exception des terrains se situant au nord de l'avenue Haldimand, classés en zone industrielle, se justifie entièrement. Autre est la question de savoir si les déclassements opérés en bordure de la rue Cordey et de l'avenue des Quatre-Marronniers, sur une largeur de l'ordre de 20 mètres, se justifient également. ccc) Comme on l'a vu plus haut, l'art. 43 al. 2 OPB permet de déclasser d'un degré les parties de zones d'affectation du degré de sensibilité I ou II, lorsqu'elles sont déjà exposées au bruit. Le but de cette disposition est avant tout de permettre le maintien d'une affectation existante et d'éviter les effets pervers de l'OPB dans les centres-villes notamment (ATF 117 Ib 125 ss). Le texte de l'art. 43 al. 2 n'est toutefois pas très précis et la jurisprudence, peu abondante, ne permet pas de cerner exactement ce qu'il faut entendre par "exposé au bruit". Le Tribunal fédéral a tout de même précisé que la mesure prévue par la disposition précitée doit garder un caractère exceptionnel. La doctrine s'exprime dans le même sens, en relevant qu'une application trop permissive de l'art. 43 al. 2 OPB pourrait s'avérer contraire à l'obligation d'assainir (Anne-Christine Favre, Quelques questions soulevées par l'application de l'OPB, RDAF 1992, p. 289 ss, spéc. p. 313 s et les réf. citées). En l'occurrence, la situation de la rue Cordey étant assez différente de celle de

l'avenue des Quatre-Marronniers, l'admissibilité d'un déclassement doit s'examiner séparément. Avant la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers, les niveaux sonores perçus en façade des bâtiments situés en bordure de la rue Cordey dépassaient les valeurs limites d'immissions fixées pour le degré II (60 dB(A) selon le ch. 2 de l'annexe no 3 à l'OPB), et même celles correspondant au degré III (65 dB(A)), puisqu'ils atteignaient 67 à 68 dB(A) (rapport d'impact, p. 14). Actuellement, compte tenu de la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers, ce sont même les valeurs d'alarme (70 dB(A)) qui sont dépassées. Comme on l'a vu plus haut, la rue Cordey est appelée à recevoir un trafic supplémentaire de l'ordre de 2'500 véhicules, report qui va dans le sens de la planification communale dont l'objectif est de faire de cette rue un élément du réseau distributeur structurant. Un tel report entraînerait une augmentation des niveaux sonores diurnes de 1 dB(A) et nocturnes de 1,8 dB(A). Au vu de ces éléments, le déclassement en degré III des terrains avoisinant la rue Cordey n'apparaît pas contestable. Soutenir le contraire reviendrait en fait à empêcher la mise en place du plan directeur des circulations. On observera au surplus, bien que cette circonstance à elle seule ne soit pas décisive, que la rue Cordey présente une certaine mixité, en ce sens que l'habitat côtoie les activités artisanales et tertiaires. La situation de l'avenue des Quatre-Marronniers est bien différente, à tous les niveaux. Bien qu'elle doive dans l'optique des autorités communales, conserver une fonction de transit, ce rôle devrait être nettement moins marqué. En ce qui concerne les immissions de bruit avant et après les travaux, elles étaient, respectivement seraient nettement plus faibles (avant: 61 à 63 dB(A) le jour et 51 à 53 dB(A) la nuit; après: 61 à 62 dB(A) de jour et 51 à 52 dB(A) de nuit; v. rapport d'impact, p. 14 et 15), de telle sorte qu'en dépit de l'absence de mesures de réduction du bruit envisagées dans le cadre du projet, les valeurs limites d'immissions pour le degré de sensibilité II ne seraient pas loin d'être respectées. En outre, on relèvera que les activités artisanales ou tertiaires sont pratiquement absentes. En conséquence, on ne voit pas de motif particulier qui justifierait un déclassement le long de cette avenue. Le fait que, selon le schéma directeur d'urbanisme, l'avenue des Quatre-Marronniers pourrait constituer un secteur d'extension des activités du centre constitue à cet égard une perspective bien trop vague et lointaine. Cet argument, avancé par la municipalité, n'est pas pertinent, notamment dans le cadre d'une détermination cas par cas des degrés de sensibilité qui n'a d'effet que dans le cadre du projet litigieux (ATF 119 Ib 187 s., cons. 2c). bb) Selon l'art. 8 al. 2 OPB, lorsqu'une installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immissions. Dans le cas particulier, il ne fait aucun doute que le secteur dans lequel des travaux seraient réalisés, qui s'étend, d'ouest en est, du carrefour Cordey/Plaine/Bains à l'intersection Quatre-Marronniers/Haldimand (v. plan no 8200-20a qui indique précisément les limites de travaux), constitue une installation notablement modifiée. Il suffit, pour justifier cette appréciation, de constater que l'avenue des Quatre-Marronniers serait entièrement refaite et que le giratoire remplacerait un carrefour traditionnel. On peut se demander en revanche si la rue Cordey doit être englobée dans cette installation, car, bien qu'elle supporterait un trafic supplémentaire, elle ne subirait pas d'interventions sous forme de travaux, à l'exception d'un petit tronçon à proximité du giratoire. Cette question doit néanmoins être résolue par l'affirmative. L'instruction a mis en évidence que la situation des deux rues précitées est étroitement liée, à tel point que les mesures envisagées pour l'une ne peuvent être décidées sans égard aux conséquences qu'elles peuvent avoir pour l'autre. Dès lors, même si formellement le projet ne porte que sur le secteur délimité géographiquement par le plan no 8200-20a, il faut considérer, du point de vue de la LPE, que la rue Cordey

s'ajoute aux éléments routiers compris dans le plan pour ne former qu'une seule installation qui, en l'occurrence, est notablement transformée. On ajoutera que la solution contraire n'aurait guère de sens; elle conduirait à appliquer des règles différentes selon qu'on traiterait du (petit) tronçon de la rue Cordey compris dans le plan (art. 8 al. 2 OPB) ou de celui sis à l'extérieur (art. 9 OPB qui fixe les principes applicables lorsque la modification notable d'une installation a pour conséquence l'utilisation accrue d'une voie de communication). En disant que les émissions de bruit de l'ensemble d'une installation notablement modifiée devront au moins être limités de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immissions, l'art. 8 al. 2 OPB ne fait rien d'autre que de reprendre le principe posé à l'art. 18 al. 1 LPE qui veut que la transformation ou l'agrandissement d'une installation sujette à assainissement soit subordonnée à l'exécution simultanée de celui-ci. On peut donc songer à appliquer les art. 13 ss OPB relatifs à l'assainissement des installations fixes, adoptés par le Conseil fédéral sur la base de la délégation contenue à l'art. 16 al. 2 LPE, et notamment les art. 13 al. 4 (renoncement) et 14 (allègement). La situation qui se présente en cas de modification notable d'une installation est toutefois particulière, car l'art. 18 al. 2 LPE prévoit que les allègements peuvent être limités ou supprimés, ce qui correspond à une certaine logique dans la mesure où il paraît normal d'être plus exigeant lorsqu'un assainissement s'opère à l'occasion de la transformation d'une installation (sur ce point, v. FF 1979 III 790). Il semble d'ailleurs que le projet de la LPE était encore plus exigeant en prévoyant, en cas de transformation ou agrandissement, de soumettre l'installation aux exigences plus sévères (en principe, valeurs de planification) s'appliquant aux constructions nouvelles (v. FF précitée, p. 792, ad art. 22). Le Conseil fédéral a fait usage de la faculté réservée à l'art. 18 al. 2 LPE en adoptant l'art. 10 OPB qui se veut plus strict que les art. 14 et 15 OPB en imposant notamment l'isolation des bâtiments exposés déjà lorsque les valeurs limites d'immissions sont dépassées. On relèvera que, sur ce point, la solution correspond à celle qui s'applique aux installations - publiques ou concessionnées - nouvelles (art. 25 al. 3 LPE). L'art. 10 OPB s'applique donc à l'exclusion des art. 14 et 15, et c'est la position que soutiennent également l'Office fédéral de la protection de l'environnement et l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (Protection contre le bruit et aménagement du territoire, Berne, 1988, p. 44, no 25; cité ci-après : OFEFP/OFAT, Protection). Pour résumer ce qui précède, la modification notable d'une installation sujette à assainissement est soumise à l'exécution simultanée de celui-ci, assainissement qui s'examine au regard des art. 13 ss OPB, sous réserve des modifications découlant de l'art. 10. On verra ci-dessous que, dans le cas particulier, les valeurs limites d'immissions étaient dépassées dans l'état initial. Pourtant, et c'est une critique toute générale qui sera reprise en détail ci-après, le rapport d'impact ne fait que réserver un assainissement postérieur, tout en évoquant la possibilité de renoncer éventuellement à cette procédure dans l'hypothèse d'effets bénéfiques consécutifs à la mise en place du schéma directeur des circulations. L'art. 18 LPE a donc été ignoré d'une manière particulièrement nette. En dehors des allègements, la seule possibilité de renoncer à un assainissement réside dans l'art. 13 al. 4 OPB. L'auteur du rapport d'impact a évoqué cette disposition, plus précisément sa lettre b, ensuite de quoi le SLN s'y est expressément référé pour différer l'assainissement de la rue Cordey dans l'attente des effets escomptés par la mise en place du plan directeur des circulations. L'art. 13 al. 4 let. b OPB prévoit que l'assainissement ne doit pas être effectué lorsque "sur la base du droit cantonal en matière de construction et d'aménagement du territoire, des mesures de planification, d'aménagement ou de construction sont prises sur le lieu des immissions de bruit, qui permettent de respecter les valeurs limites d'immissions jusqu'à l'échéance des délais fixés (art. 17)". Les

mesures envisagées par cette disposition ne sont pas des mesures de diminution du bruit, donc d'assainissement, mais bien des mesures d'aménagement. On envisage principalement le changement d'affectation d'une zone non encore construite, mais déjà équipée (voir OFEFP/OFAT, Protection, p. 40, no 20); après l'entrée en vigueur d'une telle mesure, le bruit existant peut s'avérer compatible avec les exigences de l'OPB (par exemple, parce qu'une bande de terrain non construite, mais vouée à l'habitation, a été reclassée en zone industrielle). Dans le cas d'espèce, il n'a jamais été question de prendre des mesures d'aménagement du type de celle prévues par la disposition précitée. En revanche, le plan directeur des circulations mentionné ci-dessus peut tout à fait constituer une mesure d'assainissement proprement dite au sens de l'art. 13 al. 4 OPB. C'est donc à juste titre que l'autorité intimée l'a envisagée. Cela étant, l'instruction a clairement démontré que le plan susmentionné n'aura aucun effet de diminution des immissions de bruit aussi bien à la rue Cordey qu'à l'avenue des Quatre-Marronniers (v. complément d'information du bureau Transitec, ainsi qu'annexes nos 1 et 2 de l'étude collectrice sud). Il faut en déduire qu'en l'état, le dossier ne comprend aucune mesure susceptible de réduire, même à terme, les immissions de bruit à un niveau égal ou inférieur aux valeurs limites d'immissions. On ajoutera enfin que, si le schéma directeur des circulations était apparu comme une mesure d'assainissement efficace, le fait qu'il entrera en vigueur en 1996 seulement ne permettrait vraisemblablement pas d'empêcher la réalisation du projet. Ce délai d'attente paraît en effet raisonnable. En revanche, l'hypothèse de la construction de la "liaison Est" - selon le bureau Transitec, ce projet serait au stade de l'étude et pourrait décharger de 25% l'écran Quatre-Marronniers/Cordey - constitue certainement une perspective trop lointaine et incertaine pour qu'elle puisse déjà être prise en compte actuellement. Il en va de même en ce qui concerne la future N1, dont on ignore les incidences en matière de volume de trafic sur l'axe route de Lausanne/avenue des Bains; à cet égard, l'étude "Collectrice-Sud" indique que l'autoroute réduira le trafic de transit sur cet axe, mais renforcera son rôle de pénétrante (p. 9). Ces questions d'ordre général étant liquidées, il convient d'examiner plus précisément les situations respectives de la rue Cordey et de l'avenue des Quatre-Marronniers. aaa) La rue Cordey constitue indéniablement une rue nécessitant un assainissement, puisqu'aussi bien avant qu'après la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers, les valeurs limites d'immissions pour un degré de sensibilité III (65 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit) y étaient dépassées (v. rapport d'impact, p. 14, ainsi qu'annexes 2 et 3). Le projet aurait pour conséquence d'exposer les habitants de la rue Cordey à un trafic supplémentaire d'environ 2'500 mouvements par jour dû aux modifications qui affecteraient l'avenue des Quatre-Marronniers, soit précisément l'interdiction des "tourner à gauche" au carrefour avenue des Bains - avenue des Quatre-Marronniers. Selon le rapport d'impact, le report de trafic entraînerait une augmentation des niveaux sonores diurnes d'environ 1 dB(A) et des niveaux sonores nocturnes d'environ 1,8 dB(A). Cette augmentation est toutefois qualifiée de "théorique" et on estime qu'elle serait compensée par une diminution importante des files d'attente sur la rue Cordey, suite à la réalisation du giratoire (rapport d'impact, p. 14). Le bien-fondé de cette position apparaît douteux, du moins en l'absence d'une justification plus précise. L'augmentation de trafic que subiront les habitants de la rue Cordey paraît en effet considérable (25% de véhicules en plus). D'ailleurs, le Service de lutte contre les nuisances, après avoir examiné le dossier, a d'abord estimé que l'augmentation de trafic en question était perceptible (v. déterminations du 15 juin 1992, p. 3); ce service a certes émis une opinion différente dans un préavis postérieur (déterminations du 9 juin 1993), sans toutefois fournir d'explications. De toute manière, là n'est pas la question, car, dans la mesure où la

rue Cordey doit être considérée comme faisant partie de l'installation modifiée par le projet, l'art. 9 OPB n'entre pas en ligne de compte. C'est l'art. 8 al. 2 OPB qui est applicable et qui commande de limiter les émissions de bruit de manière à respecter au moins les valeurs limites d'immissions. Dans le cas particulier, l'auteur du rapport d'impact n'a pas examiné s'il serait possible de réduire les émissions de bruit ou leur propagation de manière à satisfaire cette exigence; a fortiori n'a-t-il pas estimé le coût des mesures envisageables, de sorte qu'il est impossible de savoir si elles représenteraient une charge supportable. A cet égard, on se bornera à signaler que le revêtement actuel de la rue Cordey est en béton, soit un matériau particulièrement défavorable sur le plan de la propagation du bruit. On peut donc s'étonner qu'une mesure telle la modification du revêtement, qui peut réduire sensiblement la charge sonore due au trafic, n'a pas été au moins envisagée. On ajoutera que des possibilités existent également au niveau de la régulation du trafic (vitesse, aménagements induisant une conduite régulière). L'art. 10 al. 1 OPB institue une exception en faveur des installations publiques ou concessionnaires en prévoyant que, lorsqu'il n'est pas possible de respecter les exigences requises à l'art. 8 al. 2, l'autorité d'exécution oblige les propriétaires des bâtiments existants exposés au bruit à insonoriser, au sens de l'annexe 1, les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit. Cette disposition n'est pas applicable dans le cas particulier, du moins en l'état actuel du dossier. On a vu ci-dessus que les mesures susceptibles de permettre le respect des exigences posées par l'art. 8 al. 2 OPB n'ont pas fait l'objet d'une évaluation correcte. Le tribunal n'est donc pas en mesure en l'état de vérifier s'il est possible, d'un point de vue à la fois technique et économique, de réduire les immissions au plafond de 65 dB(A). Ce n'est en effet que dans l'hypothèse où aucune mesure supportable financièrement n'était envisageable qu'il faudrait exiger, conformément à l'art. 10 al. 1 OPB, l'insonorisation des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit. bbb) Pour un degré de sensibilité II, les valeurs limites d'immissions sont de 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit. Ce sont donc ces limites qui devraient être respectées le long de l'avenue des Quatre-Marronniers. Selon le rapport d'impact (p. 14 et annexe 3), elles étaient dépassées (de 1 à 3 décibels) avant la fermeture de l'avenue des Quatre-Marronniers; par contre, elles seraient désormais respectées après réalisation des travaux, sauf pour un bâtiment (v. p. 14 et fig. 10, ainsi qu'annexe 4, point no 12.2). Cependant, les représentants du bureau Transitec ont admis à l'audience n'avoir pas effectué de mesures sur le bâtiment du collège, tout en reconnaissant que les valeurs limites pourraient également être dépassées à cet endroit. L'obligation de respecter les valeurs limites d'immissions n'est pas absolue puisque, comme on l'a vu, en cas d'impossibilité démontrée ou de coût disproportionné, l'art. 10 al. 1 OPB autorise des allègements. Les critiques formulées ci-dessus en ce qui concerne la rue Cordey valent également ici. Le rapport d'impact n'examine pas quelles mesures pourraient être prises pour respecter les valeurs limites d'immissions pour le degré II sur toute la longueur de l'avenue en question. On a déjà dit plus haut qu'en agissant au niveau du revêtement (p. ex., choix d'un revêtement drainant), il est possible d'obtenir une diminution sensible de la propagation du bruit. On conçoit difficilement qu'une telle mesure n'ait pas été envisagée, alors que le projet vise notamment à refaire le revêtement de l'avenue. Dans ces conditions, on ne saurait en l'état admettre l'application de l'art. 10 al. 1 OPB qui, en tant qu'il déroge au principe posé par l'art. 8 al. 2, doit être appliqué avec rigueur. ccc) On notera enfin, et cela concerne aussi bien la rue Cordey que l'avenue des Quatre-Marronniers, qu'on cherche en vain dans le dossier la prise en compte d'autres mesures préventives que commande l'art. 13 al. 2 let. a OPB. Dans le système de la LPE et de l'OPB, il ne suffit pas de respecter les valeurs limites d'immissions pour qu'un projet soit

réglementaire; le principe de prévention commande de prendre toutes les mesures raisonnables susceptibles d'abaisser encore plus les immissions (v. art. 9 al. 2 let. d et 11 al. 2 LPE). Pour résumer ce qui précède, les recours doivent également être admis en raison des nombreux problèmes qui ne sont pas réglés de manière satisfaisante pour répondre aux exigences de la LPE et de l'OPB. Si la municipalité entend réaliser son projet, il conviendra qu'elle procède à l'assainissement simultané de la rue Cordey et de l'avenue des Quatre-Marronniers, qu'elle fasse examiner les mesures concrètes susceptibles de ramener le bruit aux valeurs limites d'immissions et qu'elle analyse les autres mesures préventives pouvant entrer en ligne de compte, enfin qu'elle démontre, le cas échéant, la nécessité d'allègements et prenne simultanément les mesures d'isolation acoustique nécessaires. Il va de soi qu'elle devra également, au préalable, faire corriger les données inexacts du rapport d'impact quant aux volumes de trafic. 6.

En ce qui concerne l'aménagement proprement dit de l'avenue des Quatre-Marronniers, l'association recourante oppose au projet un contre-projet dont les caractéristiques ont été décrites ci-dessus (v. partie "En fait", D). Dans sa dernière écriture, elle a également fait valoir qu'en fonction des options du projet (juxtaposition des trafics), la largeur de la chaussée serait insuffisante au regard des normes VSS en vigueur. On rappellera d'emblée que dans la mesure où il est question d'examiner des questions purement techniques, le tribunal doit s'imposer une certaine retenue (v. ci-dessus, cons. 4a). En revanche, c'est avec un plein pouvoir d'examen qu'il vérifiera si l'une ou l'autre des mesures envisagées mettrait en danger la sécurité des usagers en général ou d'une partie d'entre eux. Dans le cas particulier, il est un facteur qui conditionne de manière déterminante la marge de manoeuvre de la constructrice: c'est le choix, jugé admissible (v. ci-dessus, cons. 4b), de continuer de faire passer une partie, certes réduite, du transit par l'avenue des Quatre-Marronniers. Dans ces conditions il apparaît pratiquement exclu de mettre en place des éléments modérateurs tels que les rehaussements que l'association recourante préconise de réaliser en divers endroits (v. ci-dessus, cons. 4b). De plus, cette mesure aurait sans doute pour effet de décourager tout le trafic de transit, ce que l'on veut précisément éviter. Cela suffit à condamner le contre-projet. En revanche, et on y reviendra par la suite, il apparaît tout à fait possible de prendre d'autres mesures de modération sous forme d'aménagements horizontaux. a) S'agissant de la largeur des voies réservées aux véhicules motorisés et aux cycles, l'association recourante se réfère à la norme VSS SN 640'201. Elle estime que la largeur carrossable après réfection de l'avenue (10 mètres) serait insuffisante au regard de cette norme. Dans l'hypothèse la plus favorable au projet, soit en cas de juxtaposition des trafics deux-roues et voitures mais de superposition des trafics deux-roues et poids lourds, la largeur manquante serait de 50 centimètres; ce déficit atteindrait 2,30 mètres si l'on voulait juxtaposer le trafic des deux-roues avec tous les véhicules à moteurs. Pour y remédier, l'association propose de renoncer aux bandes cyclables au profit des trottoirs qui pourraient ainsi être élargis (leur largeur est en effet jugée insuffisante). La municipalité a rétorqué à juste titre que les normes VSS n'ont pas force de loi et ne sauraient donc s'imposer à elle. Le tribunal de céans s'est en effet déjà prononcé en ce sens; il a jugé, se fondant sur l'art. 12 LR, que les normes précitées avaient une valeur indicative, tout en retenant qu'elles correspondaient à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme (TA, arrêt AC 92/14 du 3 novembre 1993). Dès lors, le simple fait que le projet querellé accuse une insuffisance de 50 centimètres quant à la largeur de la chaussée carrossable ne constitue pas en soi un obstacle à sa réalisation. Dans le cas particulier, cette insuffisance résulte de l'option municipale consistant à aménager en faveur

de chaque catégorie d'usagers (véhicules motorisés, cycles, piétons) une voie de circulation propre, en plus d'une bande vouée au stationnement longitudinal. Du fait du manque de place disponible, la municipalité a été contrainte de prévoir des trottoirs et des voies cyclables de dimension modeste. Il faut donc examiner si cette démarche est acceptable. Comme on l'a vu plus haut, l'avenue des Quatre-Marronniers est bordée par un collège (fréquenté par un peu moins de quatre cents élèves); elle constitue donc le chemin de l'école pour bon nombre d'écoliers résidant dans le secteur qui l'entoure. La fréquentation piétonnière de cette rue est en outre accentuée par la présence d'un home pour personnes âgées et d'un parc public. La municipalité n'a pas tenu suffisamment compte de ces circonstances. Il apparaît en effet indispensable de prévoir au moins un trottoir d'une largeur de deux mètres minimum, en l'occurrence du côté du collège (côté nord; pour un exemple du même type, s'agissant de la largeur minimale, v. TA, arrêt AC 92/014 du 3 novembre 1993, cons. 4d, p. 15). Il serait certes idéal que le second trottoir présente la même largeur, mais le tribunal n'ira pas jusqu'à poser cette exigence, compte tenu de l'espace relativement restreint à disposition. En ce qui concerne les bandes cyclables, celle longeant le côté sud de l'avenue, en bordure des places de stationnement longitudinales, ne résiste pas à la critique. Les statistiques démontrent en effet que l'ouverture inopinée des portières constitue l'une des causes principales des accidents dont sont victimes les cyclistes. C'est pourquoi les spécialistes de la circulation routière déconseillent ce type d'aménagement et, lorsqu'on ne peut faire autrement, préconisent une largeur minimale de l'ordre de 1,60 mètres. En l'espèce, l'insuffisance est donc de 35 centimètres. Il conviendra donc de corriger le projet pour répondre aux exigences formulées ci-dessus. Il n'appartient pas au tribunal d'imposer une solution. On se limitera à indiquer que diverses possibilités existent. Celle se rapprochant le plus du projet consisterait à rétrécir la chaussée et à délimiter les bandes cyclables par une ligne discontinue. Les conducteurs d'autres véhicules peuvent alors, en cas de besoin, rouler sur les bandes cyclables, pour autant que la circulation des cycles n'en soit pas entravée, conformément à ce que prévoit l'art. 40 al. 3 OCR. Cette solution permet, en pratique, de limiter la largeur de la chaussée (bandes cyclables non comprises) à environ 4,50 m (pour quelques exemples de ce type, v. Rue de l'Avenir, bulletin trimestriel publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation, 1/93, p. 4 et 8). Une autre solution consisterait à supprimer le stationnement longitudinal. On signale à cet égard que l'association recourante a elle-même relevé les inconvénients liés à la présence de l'aire de stationnement longitudinal (détermination du 23 novembre 1993, ch. 5). Quant à la solution préconisée par l'association (intégration des trafics), elle n'est pas non plus à exclure. Elle comporte un avantage en ce sens qu'elle évite les problèmes de réinsertion dans le trafic auxquels sont confrontés les cyclistes en cas d'existence de bandes cyclables.

b) L'association s'est plainte de l'insuffisance des passages pour piétons. La municipalité s'est déclarée prête à y remédier, et il convient d'en prendre acte. On ajoutera que si la municipalité entend maintenir un projet avec une largeur de chaussée de 5,50 mètres, il apparaîtrait judicieux de réaliser des rétrécissements de la chaussée à l'endroit des passages de sécurité et de les assortir d'îlots centraux. De la sorte, les traversées piétonnières seraient grandement sécurisées, sans grande entrave pour le trafic motorisé. c) L'association a aussi critiqué la régulation par des feux des traversées piétonnes et cyclistes, à proximité du giratoire. Il est vrai que cette solution est à première vue contradictoire, dans la mesure où les giratoires sont en principe conçus pour supprimer les feux, dans l'optique de fluidifier le trafic. Cela ne signifie pourtant pas qu'elle doive être condamnée. Sur ce point, le tribunal doit en effet se limiter à constater que la régulation par des feux offre un degré de protection

approprié, surtout si l'on tient compte du fait que de nombreux piétons ou cyclistes inexpérimentés se déplaceront à proximité du giratoire. Si, du point de vue technique, une autre solution est à même de garantir un niveau de sécurité semblable, il n'appartient pas à l'autorité de recours de l'imposer. Cette réserve s'impose d'autant plus que souvent, dans ce domaine, il est bien difficile de poser un pronostic sûr avant la mise en pratique d'une solution. On citera pour seul exemple le cas du giratoire de Malley (Lausanne) qui a été, après coup, équipé de feux destinés à protéger les traversées piétonnes, apparemment à la demande des habitants du quartier. d) L'association a mis en cause les nombreuses sources de conflits que représenteraient les pistes cyclables bi-directionnelles et le croisement de celles-ci entre elles ou avec les trottoirs dans le secteur compris entre le collège et l'avenue. La lecture des plans donne effectivement l'impression d'un système d'organisation très compliqué dans le secteur en cause. On peut très sérieusement se demander s'il ne serait pas plus simple, plus efficace et moins onéreux d'aménager, devant l'entrée du collège, une surface polyvalente. Le tribunal s'arrêtera toutefois à cette considération, car il paraît difficile d'affirmer à l'avance et de manière péremptoire que le réseau mis en place devant le collège ne fonctionnera pas. Si l'on regarde un peu plus loin, il apparaît en revanche qu'un point est véritablement contestable. On fait référence à la piste cyclable bi-directionnelle reliant le collège à l'avenue des Bains et qui, après la traversée de cette avenue, en longerait le côté ouest. L'expérience démontre que les pistes bi-directionnelles ne conviennent pas aux zones urbaines et qu'elles doivent être aménagées dans des cas exceptionnels, sur de longs tronçons comportant peu ou pas de débouchés secondaires et lorsque les nécessités de traverser la route sont réduites au minimum (v. notamment Gilles Gardet, Marie Bonnard : Quels aménagements pour les deux-roues légers sur des voies principales urbaines? Quelques exemples en ville de Genève. Journée d'étude sur l'aménagement des routes principales dans les localités, 1991, EPFL, Lausanne, p. 1). Sinon, les cyclistes ne les respectent pas et les inconvénients prennent le dessus sur les avantages. Ces conditions ne sont pas réunies en l'espèce. Il suffit, pour le démontrer, de prendre l'exemple du cycliste devant se rendre d'un point situé sur le côté est de l'avenue des Bains et se rendre à l'avenue des Quatre-Marronniers. Il est tout-à-fait irréaliste de penser qu'il prendra la peine d'effectuer trois traversées de route (deux fois l'avenue des Bains et une fois l'avenue des Quatre-Marronniers) et en plus de faire un détour devant le collège, alors qu'il peut atteindre son but en suivant simplement le bord droit de l'avenue des Bains. d) Un dernier point mérite une attention particulière. Il s'agit du branchement de la piste cyclable (passerelle) sur le giratoire. Le risque de collision entre cyclistes voulant s'engager sur le giratoire et automobilistes venant de l'avenue des Bains est élevé, car ceux-ci ont à regarder sur leur gauche. Il conviendra donc d'examiner sérieusement si une solution différente ne serait pas préférable. e) En résumé, le projet est confirmé s'agissant des options de base, mais devra être revu pour satisfaire aux exigences posées ci-dessus. 7. Les considérants qui précèdent conduisent à l'admission des recours. En application de l'art. 55 LJPA, les frais seront laissés à la charge de l'Etat. Une indemnité à titre de dépens doit être allouée à l'association qui a obtenu gain de cause avec l'assistance d'hommes de loi, quand bien même certains de ses moyens ont été écartés; elle peut être fixée à Fr. 2'000.--.

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