

VD_OMNI AC.1995.0012 vom 27. Juni 1996

VD Tribunal cantonal, 1996-06-27, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1995.0012

FR: VD_OMNI AC.1995.0012 du 27 juin 1996

IT: VD_OMNI AC.1995.0012 del 27 giugno 1996

Regeste

Marino OSTINI et crts c/DTPAT/Lausanne | Dérogation à la distance minimum de 10 m. admise en raison de l'intérêt que représente la construction d'un gros bâtiment s'intégrant aux ouvrages de protection anti-bruit servant à l'assainissement d'une autoroute.

Erwägungen

E. 26

février 1964 (BGC aut.-février 1963-1964 p. 214). La LATC de 1985, même si elle a maintenu l'institution du plan de quartier, a étendu cette faculté de réglementer par le détail l'implantation des constructions au moyen de plans partiels d'affectation, qui peuvent ainsi fixer les conditions de construction (coefficient d'occupation et d'utilisation du sol, distances aux limites, implantation, contiguïté, forme et structure des bâtiments et des toitures, choix des matériaux et des couleurs etc. art. 47 lit. i LATC). Le plan de quartier, dont le contenu est défini à l'art. 69 al. 1 LATC, permet quant à lui des restrictions plus importantes aux droits de propriété, en matière de démolition d'anciens bâtiments et de reconstruction d'un ensemble nouveau (lit. c) de destination des constructions (lit. b) les équipements que l'on peut imposer, en particulier les collecteurs, les conduites d'énergie et leur raccordement (lit. f), et d'imposer enfin des prescriptions concernant les étapes et les conditions de réalisation (art. 69 al. 2 LATC). Ce sont ces prescriptions, caractéristiques du plan de quartier en droit vaudois, qui peuvent justifier les règles de procédure particulière, en particulier la consultation préalable des propriétaires du périmètre. En l'espèce, le plan partiel d'affectation en cause prévoit la démolition du bâtiment existant sur la parcelle 7143 mais la réglementation ne fixe pas de dispositions contraignantes à ce sujet. En effet, l'art. 5 introduit la possibilité de réaliser les corps de bâtiment A1 et A2 successivement ce qui permet au propriétaire de la parcelle 7143 de conserver le bâtiment existant dans l'hypothèse où il ne souhaite pas s'associer avec les propriétaires de la parcelle 13998 pour la réalisation simultanée des deux étapes. La réglementation ne comporte pas non plus de dispositions contraignantes en ce qui concerne l'ordre de réalisation des étapes et se limite à subordonner l'octroi du permis de construire de l'une ou l'autre des étapes à la rectification de la limite séparant les deux parcelles 13998 et 7143. Le plan partiel d'affectation ne comporte ainsi aucune disposition qui obligerait les recourants à démolir ou reconstruire leurs bâtiments ni à réaliser certains travaux dans des conditions déterminées liées à l'exécution du bâtiment principal. Dans ces conditions, il apparaît que le plan litigieux, au vu des restrictions aux droits de propriété, qu'il comporte trouve des bases légales suffisantes dans les dispositions de l'art. 47 LATC sans que l'on puisse imposer à l'autorité communale la procédure d'établissement du plan de quartier. A cela s'ajoute que les recourants ont été, dès 1988, associés à l'établissement du PPA dont ils connaissaient dès cette époque déjà les éléments essentiels, notamment le volume de la construction, sa

destination et son intégration dans l'ouvrage antibruit prévu le long de la route de Berne (voir sur ce point notamment la réponse du Conseil d'Etat à l'intervention des recourants dans l'enquête publique no 554, en mai-juin 1988, communiquée par le Service des routes et des autoroutes le 9 mai 1989). 3. S'agissant de l'intégration des bâtiments litigieux aux ouvrages de protection antibruit de l'autoroute N9, le plan litigieux résiste à toute critique. L'obligation d'assainir les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement résulte de l'art. 16 al. 1 LPE. L'art. 13 OPB prévoit que l'autorité d'exécution ordonne l'assainissement nécessaire des installations fixes qui contribue d'une manière notable au dépassement des valeurs limites d'immissions, les art. 17 et 19 OPB contenant des dispositions sur les délais à respecter et les programmes d'assainissement des routes à court et à moyen terme. Le règlement vaudois d'application de la LPE (du 8 novembre 1989, RSV 6.9) précise que le Service des routes et des autoroutes ainsi que le Service de lutte contre les nuisances doivent élaborer conjointement le programme d'assainissement des routes en collaboration avec le Service de l'aménagement du territoire. En l'espèce, le bureau de construction des autoroutes a fait procéder à des mesures de bruit le long de la route de Berne, notamment sur quatre villas du lotissement d'habitations contiguës incluses dans le périmètre du plan contesté. Les mesures ont révélé un niveau de bruit de 63,4 dB le jour et de 55,6 dB la nuit. Compte tenu d'un degré de sensibilité II applicable aux zones d'habitations (art. 43 al. 1 lit. b LAT), les valeurs limites d'immissions définies à l'annexe 3 de l'OPB s'élèvent à 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) la nuit, ainsi, à l'époque où les mesures ont été faites, soit le 24 novembre 1986, les valeurs limites d'immissions étaient déjà dépassées et nécessitaient un assainissement ce que révèle le plan de situation et de synthèse des mesures des niveaux sonores établi le 12 décembre 1986 par le bureau de construction des autoroutes. La Communauté Grand-Vennes II est intervenue lors de l'enquête publique ouverte du 17 mai au 15 juin 1988 en vue de la construction de parois antibruit en bordure de la route de Berne. Elle demandait notamment sous la signature des recourants Ostini, Haas et Cavallini que le plan d'extension pour l'implantation des bâtiments A1 et A2 sur les parcelles 7142, 7143 et 13998 soit traité en priorité afin de ne pas retarder la réalisation de l'ensemble du projet. La réponse du Conseil d'Etat à cette intervention (voir consid. 2 in fine ci-dessus) précise expressément que le projet d'assainissement a été élaboré en tenant compte de la protection assurée par l'immeuble projeté, et que dans l'hypothèse où la construction ne se réaliserait pas, une protection devrait être aménagée. Si les recourants Ostini, Haas et Cavallini ont pu penser que la seule manière de protéger leurs bâtiments contre les nuisances provenant de la route de Berne consistait à réaliser les bâtiments A1 et A2 prévus par le plan litigieux, ils ont su dès la notification de la réponse à leur intervention le 9 mai 1989 qu'une protection allait de toute manière être aménagée si les bâtiments prévus par le plan partiel d'extension ne se réaliseraient pas. Les recourants Ostini, Haas et Cavallini, qui avaient la possibilité de contester cette décision auprès du Tribunal fédéral, n'ont pas fait usage de cette faculté et ont ainsi admis le principe visant à intégrer les bâtiments en cause dans les ouvrages de protection contre le bruit conformément à l'art. 13 al. 4 OPB; avec raison. En effet, il ressort du procès-verbal de l'inspection locale organisée par l'autorité intimée relève que la présence du bâtiment sera beaucoup plus efficace que des parois antibruit. La mesure de planification contestée paraît dès lors d'autant plus judicieuse qu'elle assure aux habitations des recourants Ostini, Cavallini et Haas une protection contre les nuisances provenant de la route de Berne beaucoup plus efficace que des ouvrages antibruit tout en permettant un aménagement qui correspond aux objectifs de développement définis par le plan directeur

communal lui-même conforme aux objectifs du plan directeur cantonal. La mesure d'aménagement contestée est d'ailleurs expressément prévue par l'art. 13 al. 4 lit. b OPB et dispense l'autorité cantonale de l'obligation d'assainir la route jusqu'à l'échéance du délai fixé à l'art. 17 OPB c'est-à-dire jusqu'au 1er avril 2002. S'il apparaît que la construction des deux bâtiments contestés A1 et A2 ne sera pas réalisée à cette date, il appartiendra alors au Service des routes et des autoroutes de prendre les mesures nécessaires pour respecter son obligation d'assainir la route de Berne. Il en va de même si seul l'un des bâtiments A1 ou A2 est réalisé et que la deuxième étape ne sera pas concrétisée avant l'échéance du délai d'assainissement fixé au 1er avril 2002. Il est vrai que le règlement du plan partiel d'affectation ne mentionne pas cette éventualité et ne prévoit pas non plus les mesures de protection contre le bruit qui devraient être réalisées si les deux bâtiments A1 et A2 n'étaient pas réalisés à l'échéance du délai d'assainissement. Cette lacune de la réglementation ne porte cependant pas préjudice aux recourants et ne modifie pas l'obligation du Service des routes et des autoroutes d'assainir la route de Berne. 4. Les recourants

critiquent en outre l'augmentation des possibilités de construire prévues par le plan contesté. Ils relèvent que le plan actuellement en vigueur permet un coefficient d'utilisation du sol de 0,43 et que le nouveau plan porte ce coefficient à 1,24. Quant au coefficient d'occupation du sol, il passerait de 16,7 % à 39 % en cas de réalisation des deux bâtiments. Les recourants invoquent la jurisprudence fédérale selon laquelle la possibilité d'augmenter la densité des zones doit avoir lieu de manière à permettre une intégration au milieu bâti existant sans lui porter préjudice (ATF 113 Ia 266). Ils estiment que les bâtiments A1 et A2 seraient totalement disproportionnés par rapport aux villas mitoyennes édifiées dans la partie amont du secteur. La solution consacrerait un retour à l'ordre contigu en périphérie de l'agglomération, qui serait contraire au principe d'aménagements résultant du plan d'extension communal. Les recourants relèvent encore que la zone à construire serait actuellement vierge de toute construction à l'exception du chalet, et qu'il n'existerait pas dans les alentours de bâtiments présentant un volume comparable. Le plan contesté aurait pour effet de créer un régime d'exception au sein d'une zone dont la vocation serait d'accueillir des bâtiments de faible ou de moyenne densité. Les recourants contestent aussi l'argument selon lequel les bâtiments A1 et A2 seraient destinés à être intégrés dans le dispositif antibruit conçu pour protéger des nuisances sonores les parcelles situées en amont de l'autoroute; ils estiment que d'autres mesures telle que la création d'un ouvrage antibruit aurait pu donner satisfaction. Les recourants mettent aussi en cause l'affectation envisagée pour des locaux à usage sensible au bruit. Les recourants contestent également que la proximité des échangeurs autoroutiers justifie l'affectation et la densification prévues pour les deux bâtiments. Le coefficient d'utilisation du sol de 1,24 ne serait à leur avis pas nécessaire pour accueillir une zone d'activités tertiaires et secondaires ce d'autant plus que le trafic qui en résulterait serait plus gênant; les recourants estiment aussi que les voies d'accès desservant le secteur ne seraient pas aptes à supporter le trafic d'un centre d'activités artisanales sans porter préjudice aux riverains. Les recourants relèvent encore que le remplacement de la zone d'habitation mixte au profit d'une zone d'activités se comprendrait mal en raison du fait que les logements feraient actuellement défaut alors qu'il y aurait pléthore de surfaces artisanales, administratives et commerciales vacantes sur le marché. Le but premier de l'aménagement du territoire consiste à assurer une utilisation mesurée du sol et à coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire (art. 1 al. 1 LAT). A cette fin les cantons établissent des plans directeurs qui ont force contraignante pour les autorités et qui indiquent la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur

l'organisation du territoire en fonction du développement souhaité (art. 8 et 9 LAT). Le plan directeur est fondé notamment sur des études de base désignant l'état et le développement souhaités de l'urbanisation, des transports et communications (art. 6 al. 3 LAT). Le Canton de Vaud a fixé par décret du 20 mai 1987 portant adoption du plan directeur cantonal les objectifs à retenir pour le développement de l'urbanisation notamment. Il s'agit d'utiliser l'espace rationnellement et de ménager des conditions de développement favorables aux diverses activités humaines et à la nature (objectif 1.0.a), de lutter contre le gaspillage du sol et d'encourager le regroupement des diverses activités humaines en admettant des affectations prioritaires imposées par les conditions locales (art. 1.0.b et 1.0.c). C'est ainsi qu'il convient de favoriser l'implantation des activités économiques dans les centres ou dans des aires déterminées à proximité des jonctions des voies de communication existantes ou projetées (objectif 1.0.e). Le développement souhaité est précisé par les plans directeurs communaux, qui déterminent les objectifs d'aménagement à retenir en tenant compte des options cantonales et régionales de développement (art. 35 LATC). Les objectifs du plan directeur communal adopté par le conseil communal dans sa séance du 5 septembre 1995 tendent notamment à structurer rationnellement les aires à urbaniser, et à améliorer les conditions d'environnement urbain par une restructuration progressive de l'espace, (objectifs 1 et 2); cet objectif est précisé par des principes d'aménagement concernant la densification et la mixité. Il s'agit notamment de développer la vie sociale et économique, dans le respect de la morphologie des quartiers et de ces formes architecturales, en agissant sur la densité, la mixité et l'implantation des bâtiments (principe no 7). Le principe no 8 vise une : "recherche de densification, notamment dans les secteurs de faible densité et le long des axes de transports collectifs". Le chapitre 2.1.3 du plan directeur communal concerne l'insertion dans le site; l'objectif retenu consiste à adapter le domaine bâti et ses prolongements à la configuration du site, à ses repères et points forts (objectif no 4). Cet objectif implique le maintien et la valorisation des vues principales de haute valeur et des éléments symboliques de l'agglomération (principes nos 11 et 12). En ce qui concerne les activités secondaires et tertiaires, le plan directeur tend à favoriser l'exercice d'activités économiques (objectif no 15) et promouvoir le développement d'emplois qualifiés conciliables avec la vocation de la ville (objectif 15). L'un des principes nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs tend à garantir l'affectation à des fins économiques des espaces en situation stratégique encore disponibles (Hyper centre et ses extensions, La Bourdonnette, La Blécherette, Vennes), qui sont nécessaires à la création d'activités ou à l'implantation d'établissements nouveaux (principe no 53): Il ressort aussi du dossier de plan directeur communal mis à l'enquête publique du 1er au 30 juin 1994 que le périmètre du plan contesté fait partie d'un secteur de mixité (activité/logement) à maintenir ou à créer situé directement à proximité du secteur d'activité et du parking d'échange prévu en amont de la bretelle de sortie de l'autoroute N9, dans le sens Belmont-Epalinges. A cet emplacement, un transport en commun en site propre est également envisagé. Il apparaît ainsi que la densification projetée par le plan litigieux s'inscrit en parfaite concordance avec les objectifs du plan directeur cantonal ainsi que les objectifs et principes d'aménagement fixés par le plan directeur communal. La parcelle en cause se trouve à proximité directe d'un secteur stratégique des pôles de développement de l'agglomération destinés à bénéficier d'un transport public en site propre desservant le parking d'échange projeté à cet emplacement. L'augmentation du coefficient d'utilisation du sol est sans doute importante mais se justifie pleinement par rapport aux objectifs de développement de l'agglomération dans le secteur. Il convient encore de relever que les recourants ont requis la production du

plan d'extension "Bérée" englobant les terrains situés juste à l'aval de la bretelle permettant l'accès à l'autoroute N9 en direction de Vevey depuis la route de Berne, or ce plan a permis la construction de bâtiments dont la volumétrie est comparable à celle des bâtiments A1 et A2 prévus par le plan contesté. Il convient cependant d'examiner encore si la densification qui se justifie à cet emplacement respecte la morphologie de l'environnement construit en amont. Le principe 7 du plan directeur communal prévoit que les efforts de densification doivent respecter la morphologie du quartier et de ses formes architecturales. Les commentaires liés à l'objectif de densification figurant dans le plan directeur communal relèvent que la densification dépendra des relations entre l'habitat et l'espace extérieur, de la desserte, de la présence ou non d'équipements collectifs et d'espaces verts, de la topographie et de la qualité architecturale du tissu construit environnant. En l'espèce, il ressort des coupes figurant sur le plan partiel d'affectation contesté que le niveau des toitures des bâtiments A1 et A2 ne dépasse pas le niveau du premier étage des villas mitoyennes situées en amont de ces ouvrages. En outre, une distance supérieure à 15 mètres sépare les bâtiments les plus proches du périmètre d'implantation sur la parcelle 7143. Le représentant du Service de l'aménagement du territoire a d'ailleurs précisé lors de l'inspection locale organisée par l'autorité intimée que la volumétrie des bâtiments A1 et A3 correspondait à celles des villas contiguës des recourants et que la perception du caractère urbain du bâtiment ne se verrait que depuis le côté aval, soit la route de Berne, alors que le côté amont serait partiellement caché par le relief, le niveau d'implantation et l'arborisation existante et prévue. Il semble donc que les deux bâtiments A1 et A2 s'intègrent au quartier existant en particulier quant à son implantation, sa hauteur et sa volumétrie et respectent les impératifs d'intégration au site tel que résulte les dispositions du droit fédéral de l'aménagement du territoire (art. 3 al. 2 lit. b du plan directeur communal). 5.

Les recourants critiquent l'affectation prévue par l'art. 13 du règlement du plan partiel d'affectation, permettant de destiner les deux bâtiments A1 et A2 à des établissements à caractère médical et social. Ils relèvent qu'il s'agit de locaux à usage sensible au bruit et qu'aucune étude particulière des nuisances n'aurait été faite. Selon l'art. 22 LPE, les permis de construire de nouveaux immeubles destinés au séjour prolongé de personnes ne sont délivrés que si les valeurs limites d'immissions ne sont pas dépassées ou si les mesures complémentaires nécessaires de lutte contre le bruit ont été prises et les pièces judicieusement disposées. L'art. 31 OPB précise encore que lorsque les valeurs limites d'immissions sont dépassées, les nouvelles constructions ou modifications notables de bâtiment comprenant des locaux à usage sensible au bruit, ne seront autorisées que si ces valeurs peuvent être respectées par des mesures de construction ou d'aménagement susceptible de protéger le bâtiment contre le bruit ou par la disposition des locaux à usage sensible au bruit sur le côté du bâtiment opposé au bruit. En l'espèce, le dossier comporte une étude de bruit portant sur la détermination des niveaux d'évaluation sonore au droit des façades les plus exposées des immeubles A1 et A2. Compte tenu des caractéristiques du trafic journalier moyen sur l'autoroute N9, la route de Berne et le chemin des Roches, il apparaît que le niveau d'évaluation sur le bâtiment A1 s'élève à 68,2 dB(A) le jour et 58,7 dB(A) la nuit et, au droit des façades les plus exposées du bâtiment A2 à 70,8 dB(A) le jour et à 66,3 dB(A) la nuit. Cette étude de bruit a été transmise au Service de lutte contre les nuisances dans le cadre de la procédure d'examen préalable du plan litigieux. Ce dernier a exigé, en raison de charges sonores très importantes qui résultaient de l'étude, que les fenêtres des locaux d'exploitation exposés au bruit devront avoir un indice d'affaiblissement pondéré d'au moins 35 dB et ne pourront s'ouvrir que pour des besoins d'entretien. Sur ce point, il convient de relever que

l'art. 43 OPB définit les degrés de sensibilité qui doivent être appliqués aux zones d'affectation. Selon cette disposition, le degré de sensibilité I doit être appliqué dans les zones qui requièrent une protection accrue contre le bruit, notamment dans les zones de détente; le degré de sensibilité II s'applique 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; le degré de sensibilité III doit être appliqué notamment dans les zones d'habitation et artisanales (zones mixtes), ainsi que dans les zones agricoles. L'art. 43 al. 2 OPB prévoit la possibilité de déclasser d'un degré de sensibilité les parties de zones d'affectation attribuées au degré de sensibilité I ou II lorsqu'elles sont déjà exposées au bruit. En l'espèce, le règlement du plan contesté définit la destination des bâtiments A1 et A2 de la manière suivante: "bureaux, établissements à caractère médical et social, artisanat non bruyant et non polluant". Une telle affectation correspond au degré de sensibilité II dès lors qu'aucune entreprise gênante n'est autorisée et que les exigences de protection aux locaux destinés à un établissement médical et social sont équivalentes à celles des zones d'habitation. Compte tenu de l'exposition élevée au bruit qui a été relevée par les mesures de bruit effectuées en octobre 1991, la façade sud-est des bâtiments A1 et A2 peut bénéficier du déclassement prévu à l'art. 43 al. 2 OPB et le degré de sensibilité III prévu par le plan se justifie. Il n'a d'ailleurs pas été contesté par le Service de lutte contre les nuisances. Ainsi, dès lors que les mesures de construction et d'aménagement, notamment en ce qui concerne la qualité de l'isolation acoustique des fenêtres permettent de respecter les valeurs limites d'émission applicables à un degré de sensibilité III, les affectations mixtes prévues par le plan litigieux ne sont pas incompatibles avec les exigences du droit fédéral et de la protection de l'environnement. Les recourants critiquent également l'affectation artisanale prévue par le plan litigieux dans la mesure où elle entraînerait un accroissement du trafic sur le chemin des Roches qui porterait préjudice au voisinage. Selon l'art. 9 OPB, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'émission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (lettre a) ou la perception d'émission de bruit plus élevée en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement. En l'espèce, il ressort des préavis du Service de lutte contre les nuisances des 31 mars et 18 août 1994 que les exigences de l'art. 9 OPB seraient respectées, aussi bien dans la situation actuelle que pour une situation où le transit serait interdit. Cette estimation est fondée sur un parking de 80 places avec un taux de rotation légèrement inférieur à 5,5 par jour entraînant 850 mouvements. Le tribunal n'a pas de raison de mettre en cause une telle appréciation. Les recourants n'apportent d'ailleurs pas d'éléments déterminants qui permettraient de douter du bien-fondé de l'avis du service spécialisé de la protection de l'environnement du canton de Vaud. 6. Les recourants soutiennent que le plan litigieux ne devrait pas être approuvé en raison des lacunes qu'il présenterait au niveau de l'équipement. Ils estiment que les problèmes de circulation sur le chemin des Roches ne seraient nullement résolus par l'accord intervenu entre les municipalités de Lausanne et Epalinges visant la suppression du trafic de transit. Ainsi, les voies d'accès desservant le secteur litigieux ne seraient pas aptes à supporter le trafic qui pourrait être engendré par la réalisation des bâtiments A1 et A2 sans porter gravement préjudice à l'ensemble des riverains de ces chemins. Conformément à la jurisprudence, un accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins

aisée et exige des usagers une prudence accrue (Droit vaudois de la construction, remarques 1.2 ad art. 19 LAT). Se référant aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS) qui définissent notamment la charge admissible et la capacité d'une route, ainsi que les mesures de modération du trafic à prendre le cas échéant, le tribunal a jugé qu'un accès demeurerait suffisant lorsque sa capacité, selon ces normes, n'était pas dépassée par la charge de trafic global, une fois pris en compte l'accroissement de circulation engendré tant par la réalisation que par l'utilisation du bâtiment projeté (voir notamment RDAF 1993 p. 190). En l'espèce, il est certain que les conditions d'accès aux bâtiments prévues par le projet litigieux sont délicates, en raison de l'étroitesse du chemin et de la proximité immédiate du débouché sur la route de Berne et la bretelle de l'autoroute, et le tribunal n'est pas sans éprouver quelques doutes quant à la solution esquissée par le plan litigieux. Mais il faut rappeler ici que l'on est en phase de planification et non pas au stade de la réalisation, qui nécessiterait que la question des accès soit exactement réglée pour permettre la délivrance d'un permis de construire (art. 104 LATC). En l'espèce, les voies d'accès et les places de stationnement prévues par le projet figurent sur le plan "à titre indicatif", ce qui indique bien que la solution envisagée n'est nullement définitive et qu'elle pourra être revue et affinée lors de la mise au point du projet d'exécution. Appelé à vérifier la légalité d'un projet de PPA, le Tribunal administratif ne pourrait refuser de l'approuver en raison d'accès insuffisant que s'il était d'ores et déjà établi, de manière certaine, que l'accès aux bâtiments projetés ne pourrait pas être réalisé de manière satisfaisante. Tel n'est certainement pas le cas en l'espèce, plusieurs manières d'accéder aux bâtiments étant tout à fait possible et praticable. Quant à l'ampleur du trafic supplémentaire, estimée par le Service de lutte contre les nuisances à environ 800 mouvements par jour, elle n'exclut pas l'utilisation du chemin des Roches, voie sans doute étroite mais à même d'absorber ce trafic supplémentaire, surtout si l'on tient compte du fait que, en raison de l'accord intervenu entre les communes de Lausanne et d'Epalinges, le trafic de transit - actuellement permis - serait interdit, ce qui entraînerait une diminution notable du trafic par cette artère. 7.

Les recourants ont soulevé, dans leur mémoire complémentaire, la question de la conformité du projet au plan des mesures OPair, adopté par le Conseil d'Etat le 21 juin 1995. Il se pose ainsi la question de savoir si le nombre de places de stationnement prévu par le plan litigieux tient compte des prescriptions du plan des mesures de l'agglomération lausannoise. La combustion des carburants provoque en effet des émissions d'oxyde d'azote (monoxyde et dioxyde, dont le mélange est désigné par la formule NO_x); en Suisse environ les 2/3 de ces émissions proviennent des véhicules à moteur; les oxydes d'azote se composent à l'émission de 90 à 95 % de monoxyde d'azote (NO), qui se transforme ultérieurement dans l'atmosphère en dioxyde d'azote (NO₂). L'annexe 7 à l'OPair a fixé à 30 milligrammes par mètre cube en moyenne annuelle la valeur limite d'immission du dioxyde d'azote. Cette valeur est actuellement largement dépassée dans l'agglomération lausannoise et, selon les plans des mesures OPair approuvé par le Conseil d'Etat le 21 juin 1995 le secteur litigieux présente une concentration de l'ordre de 50 à 60 milligrammes par mètre cube de dioxyde d'azote en moyenne annuelle. Ainsi, même si la limitation préventive des émissions prévue à l'art. 11 al. 2 LPE est conforme aux art. 3 et 4 OPair, la construction litigieuse augmenterait la pollution dans le secteur qui est déjà soumis à des nuisances excessives. Cependant, il ressort de la jurisprudence du Tribunal fédéral que l'augmentation d'émission d'oxyde d'azote pour des bâtiments de service comprenant entre 150 et 200 places de stationnement était inférieure à 1 mg par m³, voire 0,5 mg par m³ (ATF 119 Ib 487 consid. 5 e). Il s'agit donc d'une augmentation minime par rapport à la

valeur limite d'immission de 30 mg par m³ qui ne nécessite pas en elle-même une limitation plus sévère des émissions au sens des art. 11 al. 3 LPE et 5 OPair. Au demeurant, le projet contesté n'est pas en contradiction avec les propositions du plan des mesures relatives au stationnement qui visent essentiellement à dissuader le trafic des pendulaires dans les centres et à garantir le stationnement des habitants dans leur quartier pour éviter des déplacements inutiles (voir plan des mesures OPair de l'agglomération lausannoise fiche TI.a.6). Le plan contesté, par sa situation, assure en effet une des meilleures accessibilité pour le trafic individuel tout en bénéficiant d'une infrastructure en transports publics qui est appelée à se renforcer par la création d'un nouveau moyen de transport public en site propre, également prévue par le plan des mesures OPair de l'agglomération lausannoise (voir fiche TC.p.1 et fiche TC.a.1). Le nombre de places de stationnement exigé par la réglementation du plan litigieux se situe d'ailleurs en dessous du besoin limite défini par la norme de l'union des professionnels suisses de la route SN 641 400 pour les bâtiments de service ou les entreprises artisanales, fixé à 0,6 places de stationnement par places de travail sans compter les places pour les visiteurs. La planification litigieuse tient compte ainsi les possibilités d'accéder aux bâtiments projetés par les transports publics et elle est conforme aux objectifs du plan directeur communal sur la maîtrise du stationnement qui vise à adapter le nombre de places de stationnement privées lors d'une nouvelle construction en fonction des contraintes locales (v. p. 104 plan directeur communal, rapport au préavis no 79 du 26 janvier 1995). La surface totale de plancher autorisée par le plan contesté (5'500 m²) permet en effet d'accueillir environ 300 travailleurs dont le besoin limite en places de stationnement s'élèverait ainsi à 180 cases sans compter les places nécessaires pour les visiteurs. Les 80 places de stationnement exigée par l'autorité communale sont donc conforme au principe de limitation préventive des émissions fixée aux art. 11 al. 2 LPE et 4 OPair sans qu'une limitation supplémentaire des émissions soit rendue nécessaire par le plan des mesures.

8. Les recourants ont contesté le bien-fondé de la dérogation accordée par le Service des forêts permettant de prévoir l'implantation future en empiètement des distances à respecter par rapport à la lisière. Ils estiment que la configuration des lieux ne justifie pas une telle dérogation. En règle générale, les prescriptions cantonales sur la distance à laisser libre entre les constructions et la forêt sont destinées à protéger cette végétation, dans l'intérêt général que représentera la conservation de l'aire forestière et aussi dans l'intérêt particulier du propriétaire de la forêt (ATF 96 I 547/548). Ces prescriptions tendent aussi à éviter que des constructions ne soient édifiées en des lieux humides, insuffisamment ensoleillé ou exposé aux risques de chute d'arbres ou de branches (ATF 96 I 129/130, 559 consid. a, v. aussi ATF 107 Ia 339 consid. b in fine). Selon l'art. 17 de la loi fédérale sur les forêt du 4 octobre 1991 (LFo) les constructions et installations à proximité de la forêt peuvent être autorisées uniquement si elles ne compromettent ni la conservation, ni le traitement, ni l'exploitation, (al. 1). Les cantons fixent la distance minimale appropriée qui doit séparer les constructions et les installations de la lisière de la forêt. Cette distance est déterminée compte tenu de la situation et de la hauteur prévisible du peuplement (al. 2). L'art. 12 a de la loi vaudoise forestière du 5 juin 1979 (LvFo) prévoit qu'aucune construction ne sera établie à moins de dix mètres de la lisière (al. 1). Cette disposition permet toutefois à l'autorité cantonale compétente d'autoriser des dérogations pour des constructions dont l'implantation à moins de dix mètres d'une lisière répond à un besoin prépondérant. L'al. 3 précise que le besoin est reconnu prépondérant lorsque la construction ne peut être édifiée ailleurs que l'endroit prévu (lit. a), que l'intérêt de sa réalisation l'emporte sur la protection de l'aire forestière (lit. b) et qu'aucun motif de police ne s'y

oppose (lit. c). En outre, l'aménagement des zones limitrophes doit permettre la sortie des bois et l'accès du public à la forêt. En l'espèce, la réalisation des bâtiments A1 et A2 prévue par le plan litigieux répond à un intérêt public important visant à permettre l'assainissement sur la route de Berne exigée par les dispositions du droit fédéral de la protection de l'environnement. Il est vrai que l'assainissement pourrait se concevoir par la réalisation de parois antibruit mais l'intégration d'une mesure d'aménagement du territoire au plan d'assainissement est expressément prévue par l'art. 13 al. 4 OPB et répond de plus à l'exigence d'une utilisation mesurée du sol prévu à l'art. 1 al. 1 LAT en assurant ainsi la coordination des mesures de planification et de protection de l'environnement. Au surplus, le Service des forêts, de la faune et de la nature a imposé diverses mesures, qui sont les suivantes : à l'endroit où les constructions se rapprochent à une distance inférieure de 10 mètres de la lisière, le plan prévoit une zone de verdure buissonneuse sur 2 mètres de large assurant un renforcement de la lisière et, pour la construction basse et semi-enterrée, une toiture sur laquelle une couche de terre végétale de 60 cm permet l'aménagement d'une zone buissonneuse assurant le prolongement et le renforcement de l'aire forestière à cet emplacement. A cela s'ajoute le fait qu'une nouvelle surface boisée d'environ 200 m² devra être réalisée au plus tard lors de la construction du bâtiment A1. Dans ces conditions et même si la réalisation du projet litigieux devrait entraîner la suppression d'un certain nombre d'arbres, et notamment d'un grand arbre d'essence non forestière sis en-dehors de la limite de forêt, à quelques mètres de la façade nord du futur bâtiment, il apparaît que la dérogation octroyée par l'autorité compétente n'est absolument pas de nature à porter préjudice à la conservation de l'aire forestière dans le périmètre du PPA. 9.

Dans leur mémoire de recours, et dans le mémoire complémentaire qu'ils ont déposé ultérieurement, les recourants ont présenté différentes réquisitions, qu'ils ont renouvelées à l'audience du 6 juin 1996. Le dossier a ainsi été complété, dans la mesure estimée utile par le juge instructeur, notamment par la production du plan d'extension "Bérée", des dossiers du Service des routes et des autoroutes concernant la construction des parois antibruit et d'un plan forestier indiquant les lisières touchées par la réalisation du projet litigieux. Le tribunal a en revanche renoncé à certaines des preuves offertes, notamment l'établissement d'un schéma des circulations, d'un plan des mesures art. 31 et ss OPair, le dossier déjà constitué contenant les éléments nécessaires (voir les considérants émis ci-dessus à ce sujet). D'autres requêtes (devis et factures concernant les travaux de rénovation de l'EMS situé sur la parcelle 7143) ont également été écartées parce qu'elles ne présentaient pas de pertinence pour la solution des questions litigieuses par une autorité judiciaire exerçant un contrôle limité à la légalité de la décision entreprise. Le Tribunal administratif se réfère à cet égard à la jurisprudence qui permet à une autorité de renoncer aux moyens de preuve offerts par les parties si elle peut admettre que ces moyens n'auraient pas changé sa conviction (ATF 117 Ia 262 consid. 4b, 115 Ia 101 consid. 5b; 103 Ia 491). 10.

Le recours doit dans ces conditions être rejeté aux frais de ses auteurs déboutés (art. 55 LJPA). La Commune de Lausanne a procédé avec l'aide d'un conseil, et a requis l'allocation de dépens. Suivant la jurisprudence de l'ancienne Commission cantonale de recours en matière de constructions, le Tribunal administratif a jusqu'ici, et de manière constante, refusé d'allouer des dépens aux autorités de communes importantes, disposant de services administratifs leur permettant de procéder eux-mêmes, sans l'aide d'un conseil. La nouvelle du 26 février 1996 a toutefois modifié la LJPA en précisant désormais que le tribunal pouvait mettre un émolument à la charge des communes et leur allouer des dépens (art. 55 al. 2; FAO no 21 du 12 mars 1996, p. 927). Il résulte de l'exposé des motifs accompagnant

le projet de loi soumis au Grand Conseil qu'il s'agissait d'inscrire dans la LJPA le principe selon lequel toutes les communes peuvent obtenir des dépens lorsqu'elles font appel à un mandataire et ont gain de cause à l'issue de la procédure (EMPL no 145 du 13 décembre 1995, p. 18). La jurisprudence précitée ne saurait dès lors être maintenue et, dès lors qu'en procédure on applique le nouveau droit même si les faits lui sont antérieurs (JAAC 1993 no 29), il y a lieu d'allouer à la Commune de Lausanne des dépens, en application de l'art. 55 al. 2 nouvelle teneur LJPA.

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