

VD_OMNI AC.1995.0050 vom 8. August 1996

VD Tribunal cantonal, 1996-08-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1995.0050

FR: VD_OMNI AC.1995.0050 du 8 août 1996

IT: VD_OMNI AC.1995.0050 del 8 agosto 1996

Regeste

LE VERGER SA et crt c/DTPAT/Lausanne | Un plan d'affectation peut comporter les mesures de signalisation nécessaires à l'équipement en accès et le règlement peut subordonner l'entrée en vigueur du plan à l'adoption des décisions nécessaires à la mise en place de signalisation telles que zones 30 ou stationnement en faveur des résidents (consid. 3a bb p. 17.et 18).

Erwägungen

E. 28

janvier 1981, fondé sur l'art. 36 al. 2 LAT, le Conseil d'Etat a introduit une voie de droit permettant à l'opposant de contester la décision prise par l'autorité d'adoption du plan rejetant l'opposition. L'instruction de la "requête" était confiée au département, le Conseil d'Etat statuant par une décision d'ensemble portant sur l'approbation du plan, les oppositions et les éventuelles requêtes; ces mesures provisionnelles ont été prolongées par un règlement du 19 octobre 1983 concernant la protection juridique en matière d'opposition aux plans d'extension, dont la procédure a été reprise lors de l'adoption de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC). Selon l'art. 60 LATC, l'envoi du plan en vue de l'approbation par le Conseil d'Etat comprenait simultanément la notification des décisions communales sur les oppositions avec l'indication de la possibilité de déposer une requête auprès du Conseil d'Etat tendant au réexamen de l'opposition (al. 1). La requête n'était recevable que si l'opposant avait un intérêt digne de protection (al. 2). Préalablement à l'approbation du plan par le Conseil d'Etat, le département instruisait les requêtes déposées par les opposants puis les transmettait avec son préavis au Conseil d'Etat en même temps que le dossier complet du projet (art. 61 al. 1 LATC); le Conseil d'Etat statuait tant en légalité qu'en opportunité et se prononçait sur les oppositions et les requêtes en même temps sur l'approbation du plan et du règlement (art. 61 al. 2 LATC; voir aussi RDAF 1986 p. 213 ss). b) Pour adapter la procédure de légalisation des plans d'affectation aux exigences de l'art. 6 § 1 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), le Conseil d'Etat a modifié les règles applicables aux requêtes par arrêté du 9 février 1994. La compétence de statuer sur les requêtes a été transférée du Conseil d'Etat au département dont la décision pouvait faire l'objet d'un recours au Tribunal administratif, le Conseil d'Etat statuant sur l'approbation du plan à l'issue de la procédure de recours. Cependant, alors que les exigences de protection juridique posées à l'art. 33 LAT sont applicables à tous les plans d'affectation (voir notamment ATF 111 Ib 12 et 15) les exigences d'un tribunal indépendant posées par l'art. 6 § 1 CEDH ne concernent que les contestations qui portent sur des plans touchant des droits et obligations à caractère civil. A cet égard, la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme a précisé que le caractère civil des droits et obligations en cause ne

pouvait s'interpréter par une simple référence au droit interne de l'Etat. Pour être qualifiés de civils, il suffisait que l'issue de la procédure en cause soit déterminante sur les droits et obligations de nature privée telle que, par exemple, la révocation d'un permis d'exploiter une gravière (arrêt Cour eur. Fischer c/Autriche du 26 avril 1995 publié au vol. 312 voir en particulier l'avis de la commission en page 45). Le Tribunal fédéral a précisé dans sa jurisprudence que le droit à un tribunal indépendant s'appliquait essentiellement aux plans ayant un caractère "quasi expropriatif" comme les arrêtés de classement en matière de protection de la nature, des monuments et des sites (ATF 121 I 34 consid. 5c) ou les plans dont l'approbation confère au maître de l'ouvrage le droit d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation (ATF 120 I 27 consid. 3a). Le Tribunal administratif a cependant jugé que l'extension de la garantie du tribunal indépendant prévue à l'art. 6 § 1 CEDH à toutes les contestations relatives aux plans d'affectation par l'arrêté du 9 février 1994 était admissible même si ce procédé paraissait critiquable (voir arrêt AC 94/0057 du 7 septembre 1994 publié à la RDAF 1995 p. 78 et ss en particulier 83). Le Grand Conseil a d'ailleurs admis une telle extension à tous les plans d'affectation en adoptant le 20 février 1996 une modification de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions généralisant la double voie de recours auprès du département en première instance, puis du Tribunal administratif en deuxième et dernière instance cantonale (voir le nouvel art. 60a LATC). c) Selon la jurisprudence du tribunal, la qualité pour recourir devant l'autorité cantonale de dernière instance en matière de plan d'affectation est soumise aux dispositions de l'art. 33 al. 3 let. a LAT (arrêt TA AC 94/189 du 12 janvier 1996; voir aussi ATF 121 II 171 ss qui applique l'art. 33 al. 3 let. a LAT à la deuxième instance de recours cantonale en matière de plans d'affectation). Elle doit donc être reconnue dans les mêmes limites que celles définies pour l'instance fédérale par l'art. 103 lit. a OJ, qui pose le critère de l'intérêt digne de protection. En tout état de cause, l'art. 37 al. 1 LJPA a été modifié par le Grand Conseil le 26 février 1996 pour remplacer le critère de l'intérêt juridiquement protégé par celui de l'intérêt digne de protection. Ainsi, dans la mesure où la portée de la notion d'intérêt digne de protection du droit cantonal est semblable à celle définie par le Tribunal fédéral pour l'art. 103 let. a OJ, l'exigence de l'art. 33 al. 3 let. a LAT est respectée par la nouvelle norme cantonale, entrée en vigueur le 1er mai 1996 (arrêté du Conseil d'Etat du 24 avril 1996 publié le 30 avril 1996). L'autorité de recours cantonale doit de toute manière reconnaître la qualité pour recourir dans les mêmes limites que celles fixées par l'art. 103 OJ pour tous les griefs qui peuvent être portés devant le Tribunal fédéral par la voie du recours de droit administratif (art. 98a OJ). Le Tribunal fédéral a en effet admis - en dérogation avec la règle spéciale de l'art. 34 al. 3 LAT - la recevabilité du recours de droit administratif contre les plans d'affectation qui se fondent ou qui auraient dû se fonder sur le droit public fédéral, ou qui se fondent aussi bien sur le droit cantonal ou communal que sur le droit fédéral, dans la mesure où est alléguée la violation de dispositions fédérales directement applicables (ATF 118 Ib 13 consid. 1a; 237 consid. 1 et 389 consid. 2a). Il s'agit de plans d'affectation détaillés concernant un projet concret qui met en cause l'application du droit fédéral de la protection de l'environnement (ATF 119 Ia 290-291 consid. 3c = JT 1995 I 423; ATF 118 Ib 13 consid. 1a; 115 Ib 351 consid. 1b; voir aussi ATF 121 II 75 consid. 1b), tels que les plans de quartier, les plans d'affectation spéciaux (ATF 118 Ib 14 et ss; 118 Ib 70 et ss; 115 Ib 506 et ss) et les plans routiers (ATF 118 Ib 76; 116 Ib 162 et ss; 116 Ib 424 et ss). La voie de recours de droit administratif permet d'ailleurs aussi de soulever des griefs concernant l'application du droit de l'aménagement du territoire lorsque ces normes sont nécessairement en relation avec celles du droit fédéral de la protection de l'environnement

(ATF 121 II 72 et ss consid. 1b et 1f). L'autorité de recours est ainsi tenue d'examiner tous les aspects de la planification et de la protection de l'environnement qui sont objectivement en relation les uns avec les autres (ATF 121 II 79 consid. 3). Dans ce cadre, le pouvoir d'examen du tribunal, limité au contrôle de la légalité (RDAF 1995 p. 78 ss), lui impose seulement de vérifier si l'autorité est restée dans les limites d'une pesée consciencieuse des intérêts à prendre en considération (RDAF 1994, p. 483).

d) Les recourants estiment dans un premier grief que le nombre de places de stationnement limité à 200 serait insuffisant pour répondre aux besoins des 300 personnes que les nouvelles surfaces de bureau projetées peuvent accueillir. Si le projet respectait l'équilibre entre le nombre de postes de travail existants et les places de stationnement actuelles, il serait nécessaire de prévoir 140 nouvelles places de parc au lieu des 60 envisagées. Selon les recourants, le projet ne tiendrait pas suffisamment compte du véritable flux de véhicules nouveaux généré par l'augmentation des surfaces de travail, de sorte que les employés seraient obligés de tourner dans le quartier à la recherche de places disponibles, même de courte durée, ce qui engendrerait un trafic plus important que celui pronostiqué par les études du bureau Transitec. Compte tenu des possibilités de stationnement projetées et des places disponibles aux alentours, en zone rouge ou bleue, le seuil de 300 places serait atteint et nécessiterait une étude d'impact. Selon l'art. 9 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) l'autorité doit effectuer une étude de l'impact sur l'environnement avant de prendre une décision sur la planification, la construction ou la modification d'installations pouvant affecter sensiblement l'environnement. Le grief de violation de l'art. 9 LPE, pour défaut d'étude d'impact sur l'environnement dans une procédure d'établissement d'un plan d'affectation, doit être présenté par la voie du recours de droit administratif (ATF 120 Ib 72 et ss consid. 1b; 118 Ib 66 consid. 1d). Les griefs tirés du nombre insuffisant de places de stationnement prévues par le projet contesté et des inconvénients qui en résulteraient sur les voies publiques du voisinage sont en liaison étroite avec le grief du défaut d'étude d'impact et leur recevabilité doit de toute manière être examinée par rapport aux critères fixés par l'art. 103 lit. a OJ. Il en va de même des critiques concernant la densification prévue dans la mesure où elle implique des besoins accrus en places de stationnement.

e) L'art. 103 lit. a OJ reconnaît la qualité pour agir par la voie du recours de droit administratif à quiconque est atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Cet intérêt peut être de droit ou de fait; il ne doit pas nécessairement correspondre à celui protégé par la norme invoquée. Lorsque la décision attaquée favorise un tiers, il faut encore que le recourant soit touché plus que quiconque ou la généralité des administrés dans un intérêt important, résultant de sa situation par rapport à l'objet litigieux. Un intérêt digne de protection existe ainsi lorsque la situation de fait ou de droit du recourant peut être influencée par le sort de la cause (ATF 120 Ib 51/52 consid. 2a; 119 Ib 183/184 consid. 1c, 307 consid. 1a). A ainsi qualité pour agir au sens de l'art. 103 lit. a OJ celui qui habite à proximité d'une installation source de nuisances sonores troublant sa tranquillité (ATF 119 Ib 148). Il s'agit notamment du propriétaire voisin lorsque son bien-fonds se trouve à proximité de celui du constructeur (ATF 112 Ib 173/174 consid. 5b) ou lorsque les deux parcelles litigieuses sont distantes de 120 mètres (ATF 116 Ib 323-325 consid. 2) voire de 150 mètres, s'agissant de la construction d'un complexe hôtelier (ATF 121 II 174-175 consid. 2c). En l'espèce, la Société Le Verger SA est propriétaire du bâtiment sis à l'avenue de Rumine 34 à 36, qui se trouve à moins de 100 mètres des nouvelles constructions projetées. Elle est donc touchée par l'accroissement des nuisances provenant de l'extension projetée, de sorte que les griefs

soulevés à cet égard sont recevables. 2.

a) La planification du territoire doit être coordonnée avec la protection de l'environnement. La base constitutionnelle du droit de l'aménagement du territoire (art. 22 quater Cst) est d'ailleurs de même niveau que celle du droit de la protection de l'environnement (art. 24 septies Cst); les mesures que les cantons sont appelés à prendre en vertu des dispositions fédérales adoptées en application de ces normes constitutionnelles doivent être harmonisées en vue d'arrêter les solutions qui sont le mieux à même de répondre aux intérêts complémentaires que chacune de ces législations défendent (Alfred Kutler, Protection de l'environnement et aménagement du territoire, mémoire ASPAN no 54 p. 2 et 3). L'aménagement du territoire vise avant tout à assurer une utilisation mesurée du sol (art. 1er al. 1 LAT) en protégeant non seulement les bases naturelles de la vie tels que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage (lit. a) mais également en favorisant la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays (lit. c) et en créant ou en maintenant un milieu bâti favorable tant à l'habitat qu'à l'exercice des activités économiques (lit. b). La loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) a pour but essentiel de protéger les hommes des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1er al. 1 LPE). Un tel but est d'ailleurs aussi pris en considération par les autorités chargées de l'aménagement du territoire, qui doivent notamment préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes tels que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations (art. 3 al. 3 lit. b LAT). aa) Pour atteindre les buts visés par la législation sur l'aménagement du territoire, les cantons doivent établir des plans directeurs qui définissent notamment le développement souhaité (art. 6 al. 3 et 8 LAT) et adopter des plans d'affectation fixant la destination du sol (art. 14 LAT) dans le cadre de procédures qui permettent la pesée et l'harmonisation de l'ensemble des intérêts en présence et qui assurent la participation de la population et la protection juridique des intéressés (art. 4 et 33 LAT). La procédure d'autorisation de construire (art. 22 LAT) sert essentiellement à vérifier si les constructions sont conformes à la réglementation exprimée par les plans d'affectation (ATF 116 Ib 53 consid. 3a). La législation fédérale sur la protection de l'environnement - en dehors des exigences spécifiques liées à l'étude d'impact - n'introduit pas de procédure nouvelle ou différente de celles définies par le droit de l'aménagement du territoire et repose essentiellement sur le principe de prévention défini à l'art 11 LPE. Selon cette disposition, les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons doivent être limités à la source (émission) indépendamment des nuisances existantes; la limitation des émissions doit ainsi intervenir à titre préventif dans la mesure où l'état de la technique et les conditions d'exploitation le permettent, et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 1 et 2 LPE). Les émissions sont limitées plus sévèrement - c'est-à-dire par des mesures plus coûteuses - si les atteintes à l'environnement (immissions) restent nuisibles ou incommodes malgré les mesures à la source déjà prises ou prévues (art. 11 al. 3 LPE, voir aussi le message du Conseil fédéral relatif à une loi fédérale sur la protection de l'environnement du 31 octobre 1979 in FF 1979 III p. 783). L'art. 12 al. 1 LPE précise que les pollutions sont limitées à la source par des valeurs limites d'émission (lit. a) ou par des prescriptions en matière de constructions et d'équipements (lit. b), de trafic ou d'exploitation (lit. c) ou encore d'isolation thermique des immeubles et de combustibles ou carburants (lit. d). Pour déterminer si les mesures prises à la source sont suffisantes, ou si les atteintes à l'environnement restent nuisibles ou incommodes et nécessitent une limitation plus sévère des émissions, le Conseil fédéral a fixé par voie d'ordonnance les valeurs limites d'immissions en tenant compte notamment des personnes particulièrement sensibles tels que les enfants, les malades, les personnes âgées et les femmes enceintes (art.

13 LPE). C'est l'objet principal des réglementations posées par les ordonnances sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) et sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair). bb) Pour harmoniser les tâches de planification avec celles de la protection de l'environnement, les autorités doivent retenir les solutions qui permettent de réduire au minimum les atteintes à l'environnement compte tenu des objectifs de développement retenus par les plans directeurs (ATF 116 Ib 268 consid. 4c). Les mesures de limitation préventive des émissions doivent ainsi être intégrées dans les plans d'affectation, dont la procédure d'adoption permet d'effectuer une pesée globale des intérêts en présence; en tenant compte aussi bien des besoins de l'économie ou des propriétaires privés, que de la nécessité de réduire les atteintes à l'environnement et des objectifs de développement retenus par les plans directeurs.(ATF 120 Ib 452; 119 Ib 480 consid. 7a; 118 Ia 151 consid. 4b). S'agissant des objectifs de développement du canton, le plan directeur cantonal met en évidence la nécessité d'utiliser rationnellement l'espace, de lutter contre le gaspillage du sol et d'encourager le regroupement des diverses activités humaines, notamment en favorisant l'implantation des activités économiques dans les centres (voir les objectifs 1.0 approuvés par le décret du 20 mai 1987 portant adoption du plan directeur cantonal). C'est ainsi qu'il convient de soutenir le rôle dévolu aux centres, notamment par la concentration d'activités économiques et de services diversifiés et par la densification de l'habitat (objectif 1.2. lit. d); et de favoriser la mixité sociale et fonctionnelle de l'habitat et des activités en organisant diverses fonctions urbaines de manière à modérer les déplacements (objectif 1.5.d). Le plan directeur communal de Lausanne, qui a fait l'objet d'une consultation publique du 1er au 30 juin 1994, a été adopté par le conseil communal le 5 septembre 1995. Il reprend pour l'essentiel les objectifs du plan directeur cantonal tout en les précisant par l'énumération de principes d'aménagement. Ces principes tendent également à assurer une densification et une mixité des affectations (principes 7 et 8) en permettant le maintien ou la recherche d'entreprises dans les branches tertiaires (principe 51) par la prise en considération systématique des besoins dans les situations d'extension notamment (option décrite en p. 60 du rapport préavis no 79 du 26 janvier 1995). En matière de transport, les objectifs retenus tendent à développer les transports publics et à augmenter leur attractivité (objectif 27) tout en dissuadant le trafic de transit et celui des pendulaires fixes (objectif 28) et en intensifiant les mesures de modération du trafic (objectif 29). S'agissant du stationnement, les objectifs retenus reprennent les mesures arrêtées par l'adoption le 5 mai 1992 du rapport préavis 108 sur la politique du stationnement en ville de Lausanne. Ces mesures consistent à limiter fortement l'offre de stationnement de longue durée au centre afin d'inciter les usagers, principalement les pendulaires fixes, à se déplacer en transports collectifs. Les places de parc sur le domaine public sont ainsi libérées au profit des clients, des visiteurs et des résidents, ces derniers bénéficiant d'autorisations permettant le dépassement du temps limite. Ces mesures impliquent "une réglementation restrictive touchant le nombre de places admises sur le domaine privé lors de constructions nouvelles, reconstructions ou transformations à l'exception des besoins des résidents" (objectif no 30 + p. 104 du rapport préavis no 79 du 26 janvier 1995). Enfin, le conseil communal a adopté le 4 juillet 1995 le préavis 101 du 18 mai 1995 allouant à la municipalité un crédit de 590'000 francs pour couvrir les frais d'aménagement de zones à vitesse limitée à 30 km/h. Une des zones 30 est prévue notamment dans le quartier "Alpes-Florissant" délimité par les avenues Juste-Olivier, Bellefontaine, Rumine, Trabandan et Alpes, ces deux dernières étant incluses dans la zone. cc) En l'espèce, le projet d'extension de la Société André & Cie SA s'inscrit très clairement

dans les objectifs de développement retenus tant par le plan directeur cantonal que par le plan directeur communal; il favorise l'implantation d'activités économiques dans un centre du réseau urbain et permet le maintien d'une entreprise du secteur tertiaire par la prise en compte de ses besoins d'extension. L'augmentation des surfaces de bureau, qui permet la création de trois cents nouveaux emplois, maintient une certaine mixité de l'habitat et des activités dans le quartier en faisant passer le nombre des emplois de 2'600 à 2'900 alors que le nombre des habitants reste à 1'700. S'agissant du besoin en places de stationnement, l'art. 47 lit. g LATC permet de fixer dans les plans d'affectation le nombre de places à ne pas dépasser. De telles normes font d'ailleurs partie des prescriptions en matière de constructions et d'équipements qui, conformément à l'art. 12 al. 1 lit. b et c LPE, peuvent être appliquées en vue de limiter à titre préventif les émissions d'une installation (ATF 120 Ib 453 consid. 3a; 119 Ib 480 consid. 7a-b). Les prescriptions relatives aux places de stationnement doivent d'ailleurs être élaborées sur la base des plans directeurs (art. 43 al. 2 LATC) en tenant compte notamment des objectifs retenus dans les domaines des transports et de la politique du stationnement. Les exigences relatives au nombre de places de stationnement s'apprécient aussi de manière nuancée selon les possibilités de remplacer les déplacements en voiture par d'autres moyens de transport (arrêt AC 91/075 du 19 janvier 1993 publié à la RDAF 1993 p. 223-224). b) Le nombre de places de stationnement doit aussi être fixé en fonction des prescriptions fédérales en matière de protection de l'environnement, en particulier, celles concernant la protection de l'air. aa) La combustion des carburants provoque des émissions d'oxydes d'azote (monoxyde et dioxyde, dont le mélange est désigné par la formule NOx); 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

E. 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; en particulier, le secteur litigieux présente une concentration de plus de 50 milligrammes par mètre cube de dioxyde d'azote en moyenne annuelle. Les émissions totales d'oxydes d'azote (NOx) s'élèvent d'ailleurs à 4'500 tonnes par année dans l'agglomération lausannoise dont 3'400 sont dues au trafic routier. Ainsi, même si la limitation préventive des émissions prévue par la réduction du nombre de nouvelles places de stationnement est conforme à l'art. 11 al. 2 LPE, la construction litigieuse augmenterait la pollution dans un secteur qui est déjà soumis à des nuisances excessives. bb) Lorsque les immissions sont excessives, on a vu que l'autorité doit ordonner une limitation plus sévère des émissions (art. 11 al. 3). L'art. 5 OPair précise la portée de ce principe dans les termes suivants : " 1 S'il est à prévoir qu'une installation projetée entraînera des immissions excessives, quand bien même elle respecte la limitation préventive des émissions, l'autorité impose une limitation des émissions complémentaire ou plus sévère. 2 La limitation des émissions sera complétée ou rendue plus sévère, de manière à ce qu'il n'y ait pas d'immissions excessives." La jurisprudence a cependant posé la règle selon laquelle une limitation plus sévère des émissions ne peut intervenir que si l'installation projetée entraînerait à elle seule un dépassement des valeurs limites d'immission (ATF 120 Ib 445 consid. bb). Lorsque plusieurs installations produisent ensemble des nuisances excessives, il s'impose de procéder de façon coordonnée; ce qui est alors nécessaire, ce n'est pas tellement des mesures isolées qu'un faisceau de mesures adaptées les unes aux autres. Aussi, l'art. 31

OPair prévoit-il l'établissement d'un plan de mesures pour des endroits où des émissions excessives se produisent ou risquent de se produire. Le plan des mesures indique les sources des immissions excessives et les mesures propres à éliminer de telles immissions. Il s'agit d'un instrument de coordination permettant de choisir et d'ordonner les mesures adéquates pour améliorer la qualité de l'air dans des situations complexes; lorsqu'il s'agit d'assainir plusieurs installations fixes, il permet notamment de traiter de façon équitable les différents pollueurs et de mettre à leur charge une contribution adéquate à l'amélioration de la situation (ATF 118 Ib

E. 34

consid. 5d et 117 Ib 430 consid. 5c). La détermination de la part de réduction des émissions à mettre à la charge d'une nouvelle installation se heurte à la difficulté provenant de l'interaction entre toutes les nouvelles sources d'émission et les nuisances existantes; plus les émissions que l'on admet pour une nouvelle installation sont élevées, plus les réductions imposées aux autres pollueurs doivent être sévères. Mais la réduction à ordonner lors d'une nouvelle installation ne peut pas être déterminée par une simple opération arithmétique à partir des nuisances préexistantes; l'autorité doit agir de manière coordonnée avec les autres décisions en matière de protection de l'environnement. Selon le principe de la coordination et de l'égalisation des charges, les limitations d'émissions plus sévères dans un cas d'espèce doivent toujours être fixées de façon à ce que les autres pollueurs supportent aussi leur part de contribution à l'amélioration de la situation d'ensemble. Le plan des mesures ne peut cependant pas interdire directement toute nouvelle construction dans un secteur où les immissions sont excessives; les constructions conformes à la destination d'une zone doivent en principe être admises, du point de vue de la protection de l'air, si leurs émissions ne sont pas supérieures à la moyenne (ATF 119 Ib 485 consid. 5b). cc) L'augmentation d'émissions de d'oxydes d'azote pour des bâtiments de service de 150 à 200 places de parc est en général inférieure à 1 milligramme par mètre cube, voire 0,5 milligramme par mètre cube; il s'agit d'une augmentation minime par rapport à la valeur limite de 30 milligrammes par mètre cube (ATF 119 Ib 487 consid. 5e). On ne peut donc considérer que le projet en cause entraînerait à lui seul un dépassement des valeurs limites d'immission; il faut ainsi se référer au plan des mesures de l'agglomération lausannoise, approuvé par le Conseil d'Etat le 21 juin 1995, pour déterminer quelles sont les mesures de limitation complémentaires des émissions au sens des art. 31 et ss OPair. Dans le cas où le plan des mesures est manifestement insuffisant, les autorités compétentes ont encore la possibilité d'ordonner des limitations plus sévères d'émissions à l'égard de l'installation polluante dans le cadre des prescriptions de l'art. 12 LPE (ATF 119 Ib 489-490 consid. 7a). Dans le domaine des transports, le plan des mesures de l'agglomération lausannoise prévoit la mise en place d'une politique de stationnement visant notamment à dissuader le stationnement et le trafic des pendulaires dans le centre et garantissant le stationnement des habitants dans leur quartier, ce qui implique une maîtrise du développement du stationnement privé. Ces mesures sont à mettre en relation avec l'amélioration des transports en commun et la réalisation des parkings d'échange en périphérie de l'agglomération, reliés à des transports publics en vue de créer les conditions d'un transfert de la voiture vers les transports en commun. Le plan des mesures prévoit aussi la création de zones à trafic modéré visant à dissuader le trafic de transit dans les quartiers d'habitation et ainsi, à diminuer les nuisances en augmentant la sécurité des piétons. Ces mesures, qui correspondent à celles définies par le plan directeur communal, ont déjà fait l'objet de décisions de l'autorité communale (voir ci-dessus, p. 10 et 11 consid. bb). c) Il convient donc de déterminer si la limitation du

nombre de places de stationnement imposée par l'autorité communale est conforme au plan des mesures et au plan directeur communal, qui renvoient tous deux au rapport-préavis 108 sur la politique du stationnement adopté le 5 mai 1992. L'autorité peut à cet effet se référer à la norme de l'Union suisse des professionnels de la route, qui fixe les besoins réduits en places de stationnement compte tenu de la fréquence et de la proximité des moyens de transport public à disposition (norme SN 641'400, adoptée en mai 1993). Il est vrai que le dossier comporte un rapport (Transitec) duquel il ressort que les besoins réels en places de stationnement s'élèveraient pour l'ensemble du bâtiment agrandi à 270 places; mais ce rapport ne comporte aucune précision sur les éléments qui ont servi de base à cette estimation et il ne peut donc être pris en considération. Le tribunal étant chargé d'établir d'office les faits (art 53 LJPA), il lui appartient donc de reprendre le calcul de l'estimation des besoins en fonction des critères précis et objectifs définis par la norme SN 641'400:

-Détermination du besoin limite: La norme SN 641'400 distingue les entreprises de service recevant un public nombreux, tels que les administrations publiques, les banques, les bureaux de poste et agences de voyage, des autres établissements recevant peu de visiteurs comme les services administratifs, les entreprises industrielles, les études d'avocat, bureaux d'ingénieurs et d'architecture, etc. Pour l'entreprise André & Cie SA, qui fait partie de ce dernier groupe, le besoin limite en places de stationnement s'élève à 0,6 case par place de travail pour le personnel et 0,1 case par place de travail pour les visiteurs, ce qui représente un besoin limite de 455 cases de stationnement pour 650 employés (390 pour le personnel et 65 pour les visiteurs).

-Détermination du besoin réduit Lorsque le lieu de travail est desservi par une ligne de trolleybus dont la cadence est comprise entre cinq et neuf minutes et l'arrêt situé à moins de 300 mètres à vol d'oiseau, la norme SN 641'400 fixe le besoin réduit entre 40 et 60 % du besoin limite en places pour visiteurs et entre 35 à 50 % du besoin limite pour le personnel. En l'espèce, l'arrêt du bus 9 à l'avenue de Rumine (Eglantine) se trouve à moins de 200 mètres à vol d'oiseau de l'entrée du bâtiment existant sur le chemin de Messidor et la cadence de la ligne est inférieure à 9 minutes; le besoin réduit en places visiteurs est donc compris entre 26 et 39 places et le besoin réduit pour le personnel entre 136 et 195 cases. La norme fixe donc au total un besoin réduit en places de stationnement entre 162 places au minimum et 234 places au maximum . Le projet, qui prévoit 200 places se trouve donc au milieu de la fourchette préconisée par la norme SN 641'400 et ce chiffre paraît suffisant compte tenu du fait que les arrêts de Georgette pour les lignes 1, 2, 4, 5 et 8 se trouvent entre 300 et 350 mètres de l'entrée du bâtiment existant et que la gare de Lausanne, desservie par les lignes 1 et 5, est située à moins de 900 mètres du même bâtiment. La limitation du nombre de places de stationnement doit donc être considérée comme conforme aux impératifs de la protection de l'environnement, qui tendent à assurer la maîtrise du stationnement privé en ville. d) Dans ces circonstances, on ne peut considérer que l'exigence d'une étude d'impact aurait été éludée par la décision attaquée. L'annexe à l'ordonnance sur l'étude l'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE) n'impose une telle étude que pour les parkings de trois cent places au moins. Or, les cent quarante places de stationnement utiles au bâtiment existant ne font pas partie des installations soumises à l'étude d'impact. L'art. 2 al. 2 OEIE prévoit que la modification d'une installation qui n'est pas mentionnée dans l'annexe à l'ordonnance est soumise à l'étude d'impact si, après que cette modification aura été effectuée, l'installation sera assimilable aux installations définies par l'annexe et qu'elle doit être autorisée dans le cadre de la même procédure que celle utilisée pour le bâtiment existant. Mais les soixante nouvelles places de stationnement portent la capacité totale du parking à deux cent places, total qui reste

inférieur à la limite des trois cents places fixée par l'annexe à l'OEIE. Les recourants invoquent le fait que le parking actuel de cent quarante places serait déjà insuffisant et que le doublement des surfaces de bureau entraînerait un accroissement des besoins en places de stationnement sur le domaine public qui, ajouté aux places de stationnement prévues sur le fonds privé, dépasserait la limite de trois cents. Cet aspect ne peut cependant être pris en considération pour définir le seuil des installations soumises à l'étude d'impact. Le droit fédéral de la protection de l'environnement ne traite en effet pas toutes les conséquences que peut entraîner la réalisation d'un projet de construction tels que les problèmes de parcage dans le quartier et la mise en danger des piétons; ces inconvénients font partie des émissions secondaires qui peuvent faire l'objet d'une réglementation de droit cantonal autonome par rapport au droit fédéral (ATF 114 Ib 223 consid. 5). 3.

a) Les mesures envisagées par l'autorité communale pour limiter les inconvénients qui résulteraient de la réalisation de l'ouvrage pour le quartier relèvent cependant de la signalisation routière. La réglementation du stationnement en faveur des résidents et les mesures de modération du trafic trouvent leur base légale dans la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR). L'art. 3 al. 4 LCR a d'ailleurs été modifié le 23 mars 1984 pour permettre aux autorités d'instaurer une réglementation sur le parcage dans les quartiers d'habitations, destinée à éviter les inconvénients que provoque le stationnement d'automobiles appartenant à des pendulaires (pollution, mise en danger des habitants et manque de places de stationnement pour les résidents). Le rapport de la Commission des transports et du trafic du Conseil national sur l'initiative parlementaire déposée le 12 mars 1980 par le conseiller national Bratschi précise que la réglementation spéciale de parcage dans les quartiers d'habitations doit permettre de lutter contre ce phénomène et de protéger les habitants des quartiers contre le bruit et la pollution qui en résultent (FF 1982 II p. 902, 903); ces mesures devant être coordonnées avec celles relatives à l'organisation du territoire (FF 1983 I p. 786) sont nécessaires pour satisfaire aux exigences du droit fédéral de la protection de l'environnement, notamment au plan des mesures OPair de l'agglomération lausannoise. De même, les mesures de modération du trafic, également fondées sur l'art. 3 al. 4 LCR, sont destinées à permettre aux piétons de se déplacer sans danger dans leur quartier où à leur lieu de travail. Leur caractère obligatoire résulte de la loi du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et chemins de randonnées pédestres (LCPR) qui prévoit l'établissement de réseaux de chemins pour piétons dans les localités (art. 2 et 4 LCPR). Le message du Conseil fédéral concernant cette législation mentionnait d'ailleurs que "la forte proportion de piétons - en particulier d'enfants et de personnes âgées - tués ou blessés dans les accidents de la circulation nécessite d'urgence et partout une protection accrue des piétons" (FF 1983 IV p. 4). En l'absence d'un plan du réseau des chemins pour piétons, les mesures de modération du trafic nécessaires doivent être prises à l'endroit des cheminements piétonniers les plus fréquentés, spécialement ceux utilisés par les enfants pour se rendre à l'école et ceux reliant les commerces, services publics, habitations et arrêts des transports publics (DEP 1995 p. 609). aa) Les mesures de signalisation en matière de stationnement en faveur des habitants du quartier ou de modération du trafic font toutefois l'objet de procédures distinctes de celles applicables aux plans d'affectation. Les décisions concernant de telles mesures sont prises sans enquête publique préalable, par le canton, ou sur délégation par la commune (art. 3 al. 2 LCR); elles peuvent être portées par la voie du recours administratif devant le Conseil fédéral contre les décisions de l'autorité de recours cantonale (voir art. 100 lit. 1 ch. 1 OJ et 73 PA), alors que les décisions en matière de planification sont adoptées sur la base d'un contrôle démocratique par le législatif communal après enquête publique et elles

peuvent faire l'objet d'un recours au Tribunal fédéral contre les décisions de la dernière instance cantonale. Mais les implications directes de la signalisation routière sur les questions d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement ont amené le législateur fédéral à accorder aux communes le droit de recours contre les décisions cantonales en matière de circulation routière : "L'augmentation du trafic et ses conséquences néfastes exigent de plus en plus la mise en place de réglementations du trafic coordonnées et valables sur des surfaces étendues, qui peuvent englober un ou plusieurs quartiers, voire toute une localité. C'est pourquoi les intérêts de groupes entiers de la population, et non seulement de particuliers, sont fréquemment en jeu. En outre, les communes ne peuvent atteindre que partiellement leurs objectifs de planification locale (plan directeur des transports et communications) si, faute de qualité pour recourir, elles sont empêchées d'exercer une influence suffisante sur les mesures visées à l'art. 3, 4e al. LCR. Enfin, il est contradictoire qu'au niveau du canton, les communes disposent d'un moyen de recours fondé sur des dispositions cantonales libérales, alors que la voie de recours au Conseil fédéral leur est fermée en raison d'une réglementation fédérale plus sévère. Lors de la procédure de consultation, ce sont essentiellement les cantons romands, les organisations de la police et quelques associations d'usagers de la route qui ont émis des avis négatifs, en faisant valoir que le droit de recours de la commune porte atteinte à la structure hiérarchique de l'administration, mise en place dans les cantons, et qu'il pourrait souvent être utilisé pour des motifs politiques plutôt que pour des raisons objectives. Ceux qui avancent ces arguments oublient d'une part que les communes sont des corporations de droit public autonomes dans l'organisation de notre Etat et d'autre part que leurs tâches en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement sont très souvent liées étroitement à des mesures touchant la circulation. A cet égard, nous estimons dès lors qu'il se justifie de donner aux communes les mêmes droits, dans la LCR, que dans d'autres domaines comparables de notre législation (par ex. art. 34 de la loi sur l'aménagement du territoire, RS 700; art. 57 de la loi sur la protection de l'environnement, RS 814.01; art. 14 de la loi du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, FF 1985 II 1328). Les partis politiques, ainsi que la grande majorité des cantons et des associations ont d'ailleurs approuvé la proposition visant à donner aux communes la qualité pour recourir." (Message concernant la modification de la loi sur la circulation routière du 27 août 1986; FF 1986 III p. 201/202). bb) L'un des buts de l'aménagement du territoire, et spécialement du plan directeur consiste à coordonner les différentes mesures de planification, de protection de l'environnement et de signalisation routière qui sont interdépendantes les unes des autres en vue d'atteindre les objectifs du développement souhaité. C'est ainsi que le plan directeur peut indiquer notamment dans quelle ordre les procédures nécessaires doivent être engagées (rapport Cedidac no 17, p. 37). Lorsqu'une mesure de signalisation routière est indissociablement liée à la réalisation de l'équipement d'un ouvrage prévu par un plan d'affectation, la réglementation du plan d'affectation pourrait contenir les éléments de la signalisation à prévoir et, si les circonstances le justifient, subordonner l'entrée en vigueur du plan d'affectation à l'entrée en force des décisions sur la signalisation nécessaire. L'introduction d'une mesure de signalisation routière dans un plan d'affectation n'est en effet pas exclue par l'art. 14 LAT; elle a pour conséquence que la mesure prévue, qui formellement fait partie intégrante du plan d'affectation, en reste étrangère par sa nature et par la procédure qui lui est applicable; elle peut donc être remise en cause à l'occasion de son application dans le cas concret (ATF 116 Ia 211 consid. 3b). Lorsque le plan d'affectation est en vigueur, l'octroi du permis de

construire ne peut en revanche être subordonné à l'adoption d'une mesure de signalisation routière, dont le constructeur ne pourrait s'acquitter par ses propres moyens (ATF 119 Ib 490-491 consid. 7b). Il n'en demeure pas moins que la nécessité d'harmoniser les mesures de signalisation routière avec les mesures d'aménagement du territoire au stade du plan d'affectation s'impose en vertu du principe de coordination que le Tribunal fédéral a déduit de l'art. 22 quater Cst. (voir ATF 121 II 72 et ss; 119 Ib 189 consid. 2d; 118 Ib 393 et ss consid. 3; 331 et ss consid. 2; 76 et ss consid. 2c; 117 Ib 329 consid. 2b; 48 consid. 4, 35 consid. 3e; 116 Ib 327 consid. 4, 263 consid. 1b, 181 consid. 2c, 57 consid. 4b et 112 Ib 120-121 consid. 4). cc) En l'espèce, le plan partiel d'affectation ne prévoit aucune disposition sur les mesures de signalisation routière qui seraient nécessaires à la réalisation du projet. Mais les autorités communales ont de toute manière planifié les mesures de modération du trafic et celles concernant le stationnement en faveur des résidents indépendamment de la réalisation du projet. De telles mesures, qui ont été prises et décidées dans un contexte général de politique de stationnement et de protection de l'environnement, sont conformes aux exigences du droit fédéral de la protection de l'environnement ainsi qu'aux plans directeurs cantonal et communal. Enfin et surtout, ces mesures ont déjà fait l'objet de décisions de principe par l'organe législatif communal lors de l'adoption des préavis 108 sur la politique du stationnement le 5 mai 1992, et 101 sur les "zones 30" le 4 juillet 1995. Si l'autorité communale tardait à mettre en oeuvre ces mesures lors de l'enquête publique du projet d'agrandissement, les habitants du quartier pourraient alors de toute manière déposer une requête selon l'art. 106 al. 1 lit. a de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR) au motif que des signaux ou des marques font défaut à un endroit où ils sont nécessaires (voir ci-dessous, p. 22-23 consid. 4c); la décision prise sur la requête pouvant alors faire l'objet d'un recours auprès de l'autorité de dernière instance cantonale, à savoir, le Tribunal administratif (art. 106 al. 2 OSR). dd) S'agissant de la mise en oeuvre de la politique communale du stationnement, il est vrai que le rapport préavis 108 mentionne le fait que la diminution des places de stationnement de longue durée devrait être compensée par les parkings d'échange existant ou à créer en périphérie (voir p. 24 du rapport préavis 108). Mais l'expérience montre que les parkings d'échange ne jouent qu'un rôle mineur dans le transfert modal des pendulaires. Dans des villes bien équipées, comme par exemple Berne, la part des pendulaires utilisant ces parkings se situe en dessous de 5 % de l'ensemble des pendulaires. Le rapport préavis 108 relève d'ailleurs que la transformation de la plus grande partie des places de longue durée en places de courte et moyenne durée avec dérogation en faveur des résidents " devra être introduite progressivement, zone après zone, après analyse détaillée des problèmes de stationnement spécifiques à chaque quartier " (voir rapport préavis 108 p. 28) sans exiger expressément la création préalable de nouveaux parkings d'échange desservis par des transports publics en site propre. Il n'est donc pas nécessaire de réaliser des parkings d'échange supplémentaires pour mettre en oeuvre la politique communale du stationnement en faveur des résidents dans les quartiers de la périphérie du centre qui - comme celui de la zone "Gare-Alpes-Florimont" - sont déjà bien desservis par les transports publics. b) Les griefs des recourants concernant la tranquillité du quartier ont trait aux mesures de lutte contre le bruit relevant du droit fédéral de la protection de l'environnement. A cet égard, la limitation de la capacité de stationnement à deux cent places, même si elle se situe au milieu de la fourchette résultant de l'application de la norme SN 641'400, reste conforme au principe de prévention au sens de l'art. 11 al. 2 LPE puisqu'elle tient compte des possibilités de se déplacer par les transports publics; cette limitation apporte une réduction notable par rapport au besoin

limite qui s'élève à 455 places. Il convient donc de déterminer si, malgré une réduction des émissions à la source conforme à l'art. 11 al. 2 LPE, les immissions restent excessives et nécessiteraient une limitation plus sévère des émissions. Selon l'art. 8 OPB, lorsqu'une installation fixe existante est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation doivent au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immissions (al. 2). Les agrandissements et modifications d'exploitation sont considérés comme notables lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation accrue des voies de communication existantes entraînera la perception d'émissions de bruit plus élevées (al. 3). En l'espèce, il ressort de l'étude Transitec de mai 1993 que le nombre de mouvements journaliers provenant du parking, qui s'élève actuellement à 450 au maximum, s'élèverait à 650 avec la réalisation du projet; soit de 60 à 90 véhicules à l'heure de pointe du soir, répartis sur 3 voies d'accès (chemin de Messidor, avenue des Alpes et chemin du Trabandan dont le trafic journalier moyen s'élevait à moins de 2'000 véhicules en 1990). Selon l'art. 9 OPB, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement. Il n'est cependant pas nécessaire de déterminer si l'accroissement du trafic serait perceptible puisque, selon les éléments du dossier, les valeurs limites d'immissions applicables pour un degré de sensibilité II (60 dBA) seraient de toute manière respectées. Le pronostic de bruit fait état d'un niveau d'évaluation de 58,4 dB(A) dont 0,4 sont dus à l'agrandissement du parking. Les recourants ne font valoir aucun argument qui permettrait de mettre en doute cette évaluation. c) Ainsi la limitation de la capacité totale de stationnement à 200 places par le plan contesté est conforme aux objectifs des plans directeurs communal et cantonal et respecte les dispositions du droit fédéral sur la protection de l'environnement en ce qui concerne à la fois les nuisances dues au bruit et à la pollution de l'air; en particulier, la limitation du nombre de nouvelles places à 60 respecte le principe de prévention et s'inscrit dans le plan des mesures de l'agglomération lausannoise en dissuadant les pendulaires fixes d'utiliser leur véhicule privé pour se rendre à leur lieu de travail. Actuellement, une grande partie des 350 collaborateurs de la société propriétaire se rend probablement au travail en voiture. La société dispose de 140 places (visiteurs compris) propres, ainsi que d'une partie des 263 cases rouges et des 54 cases blanches marquées sur le domaine public. La création de 300 emplois supplémentaires, ainsi que la suppression, prévue par la municipalité, des 317 cases de longue durée, obligera la société propriétaire à mettre en place une gestion rigoureuse de ses 200 places privées (par exemple en les réservant aux collaborateurs qui doivent utiliser leur véhicule durant la journée, à ceux qui s'organisent pour venir à 2 ou à 3 dans une seule voiture et dont le trajet dure plus de 45 minutes par d'autres modes de déplacement, etc.). De tels programmes, qui comprennent en général des actions d'incitation au transfert modal, sont actuellement monnaie courante (exemples connus de Ciba-Geigy, Landis & Gyr ainsi que celui de la SBS de Genève-Lancy). 4. Il se pose aussi la question de savoir si la réalisation de la construction projetée n'est pas de nature à entraîner un accroissement de trafic incompatible avec les accès existants; c'est-à-dire si le terrain en cause bénéficie d'accès suffisants au sens de l'art. 49 LATC. Toutes les voies d'accès subiront en effet une augmentation de trafic due à la construction et à l'exploitation du nouveau parking. a) Les dispositions relatives à l'équipement des terrains en zones à bâtir sont édictées essentiellement dans l'intérêt public. L'art. 4 de la loi fédérale du 4 octobre 1974 encourageant la construction et l'accès à la propriété de logement distingue d'une part

l'équipement général, qui consiste à pourvoir une zone à bâtir des principaux éléments des installations d'équipements, en particulier des conduites d'eau et d'énergie et des canalisations d'égout, ainsi que des routes et chemins desservant directement la zone à équiper, et d'autre part l'équipement de raccordement, qui relie les divers biens-fonds aux éléments principaux des installations d'équipements, y compris les routes de quartier et les canalisations publiques. L'art. 19 al. 1 LAT précise qu'un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi de manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. L'équipement du bien-fonds étant une condition indispensable à l'octroi du permis de construire (art. 22 al. 2 lit. b LAT et art. 104 al. 3 LATC), il a pour but essentiel d'assurer la réalisation du plan d'affectation en créant les conditions nécessaires au développement de la construction sur le territoire classé en zone à bâtir (ATF 112 Ia 155 et ss). b) Ni le droit fédéral, ni le droit cantonal ne définissent ce qu'il faut entendre par voie d'accès adaptée à l'utilisation prévue du bien-fonds. Cette notion a essentiellement été développée par la jurisprudence. Il résulte en substance de celle-ci que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs (voir prononcés CCRC n os 3431, 21 juin 1978; 4382, 17 février 1982). Une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité 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 (voir Droit vaudois de la construction, Payot Lausanne, 1994, note 1.2 ad art. 19 LAT). Les notions de commodité et de sécurité d'un accès doivent être examinées au regard des normes de l'Union des professionnels suisses de la route (ci-après normes VSS), qui définissent entre autres le niveau d'aménagement et la charge admissible d'une route. Il s'agit en particulier des normes SN 640 280 à 640 285 Modération du trafic, SN 640 040b à 640 045 Types de routes et SN 641 145 Capacité et charge admissible. Le tribunal a ainsi jugé qu'un accès demeurerait suffisant lorsque son aménagement était conforme aux normes VSS et que sa charge de trafic, une fois pris en compte l'accroissement de circulation engendré tant par la réalisation que par l'utilisation du bâtiment projeté, ne dépassait pas la charge admissible fixée par ces normes (arrêt AC 7519, du 6 janvier 1993; RDAF 1993, 190; arrêt AC 92/379, du 24 juin 1994). En effet, selon la norme Capacité et charge admissible (SN 641 145), la charge admissible " est le volume de trafic (...) qui peut passer en une section donnée d'une route en bénéficiant de conditions de circulation favorables, d'une part, et en n'imposant pas des inconvénients intolérables pour les riverains et les piétons d'autre part ". c) La capacité - qui s'apprécie selon le critère du trafic horaire déterminant (THD),- est de 500 véhicules par heure pour l'avenue de Florimont et le chemin de Longeraie, qui sont à considérer comme des routes collectrices de quartier (norme SN 640 044). Quant aux autres routes du secteur (ch. de Messidor, av. de l'Eglantine, av. des Alpes et ch. de Lucinge), qui peuvent être assimilées aux routes de desserte de quartier, la charge admissible est de 150 véhicules par heure selon la norme " Type de route" SN 640 045, et de 250 véhicules par heure selon la norme SN 640 280 " Modération du trafic, principes généraux". Cette différence s'explique par le fait que la

norme "Type de route" traite notamment des quartiers nouveaux où il s'agit d'éviter d'emblée des charges de trafic excessives, alors que la norme "Modération du trafic(...)" traite surtout des situations existantes où il s'agit de trouver le meilleur compromis possible. Ainsi, dans des situations urbaines très dense, comme en l'espèce, cette dernière norme permet une charge admissible supérieure, à condition de modérer le trafic, ce qui réduit sensiblement les dangers pour les piétons ainsi que les nuisances pour les riverains. Il ressort de l'étude Transitec que l'avenue de Florimont, l'avenue des Alpes, le chemin de Messidor ainsi que l'avenue de l'Eglantine subissent un trafic journalier moyen inférieur à 2000 véhicules sur 24 heures; ce qui correspond à un trafic horaire déterminant (THD) de moins de 180 véhicules par heure. En cas de réalisation des 60 places supplémentaires, ce chiffre devrait être augmenté de 10 à 15 unités (environ 30 véhicules supplémentaires à l'heure de pointe répartis sur 3 itinéraires). Il est donc nécessaire que l'ensemble du réseau routier du quartier soit aménagé conformément aux normes SN 640 280 à 640 285 "Modération du trafic" pour absorber l'augmentation prévisible de trafic. Tel sera le cas lorsque la municipalité aura placé le quartier en zone 30 km/h et complété les mesures de modération existantes par la disposition alternée du stationnement sur le ch. de Messidor et sur l'av. de l'Eglantine, conformément au préavis 101 adopté le 4 juillet 1995 par le conseil communal. Cependant, la création de 300 nouveaux emplois peut entraîner un accroissement important du nombre de pendulaires à la recherche d'une place de stationnement sur le domaine public. Si la capacité de l'avenue de Florimont est suffisante pour absorber l'augmentation prévisible du trafic, en revanche, l'accroissement probable de la charge de trafic au chemin de Messidor, à l'avenue de l'Eglantine, et probablement au chemin de Lucinge, risque de dépasser le niveau admissible selon les normes VSS. La mise en place de la zone " macaron ", qui transformera 317 cases de longue durée ou de durée limitée en cases bleues (les habitants bénéficiant d'une dérogation) est donc indispensable pour éviter ce risque. Les expériences menées à Bâle, Berne, Zürich et à Lausanne depuis 2 ans dans le secteur Sous-Gare ont en effet montré que de telles mesures sont de nature à réduire sensiblement le trafic aux heures de pointe. En l'espèce, elles permettront au moins de compenser l'augmentation prévisible du trafic engendré par la réalisation et l'utilisation de l'ouvrage. Ainsi, l'équipement en accès, même après la réalisation du projet litigieux, devra être considéré comme suffisant pour l'ensemble des routes du quartier lorsque les mesures de signalisation envisagées dans le quartier (zone 30 et macarons en faveur des résidents) seront adoptées par l'autorité compétente et entrées en force. Il n'est cependant pas nécessaire de subordonner l'entrée en vigueur du plan partiel d'affectation à l'adoption de telles mesures compte tenu des décisions de principe déjà prises à ce sujet par le législatif communal (voir ci-dessus p. 18 et 19 consid. 4 a cc). 5.

Les recourants critiquent le périmètre d'implantation du bâtiment B1, qu'ils estiment trop proche de l'école publique construite sur la parcelle 6252. Ils craignent que les enfants de l'école perdent une part importante de leur source de lumière. Ils relèvent que les enfants du recourant Jordan fréquenteront l'école depuis la rentrée d'août 1995. Il est vrai qu'une partie du périmètre d'implantation de l'immeuble B1 touche la limite de propriété séparant la parcelle de la Société André & Cie SA de la parcelle communale sur laquelle l'école est construite. Mais une distance supérieure à 15 mètres sépare l'angle le plus rapproché de l'école du périmètre du bâtiment B1. Il ressort d'ailleurs de l'étude de projection d'ombres, que seule une partie de l'angle sud de l'école serait touchée par l'ombre portée du bâtiment B1 jusqu'à 11h35 le 21 décembre au solstice d'hiver; dès 12h35, l'ombre portée du bâtiment commence à s'étendre sur le préau pour recouvrir les deux tiers de la surface à 13h35. A ce moment, la

façade sud-ouest se trouve complètement prise par l'ombre du bâtiment déjà construit et seule une partie de la façade sud-est est touchée par l'ombre portée du bâtiment B1. Il convient donc de déterminer si une telle perte d'ensoleillement est compatible avec la destination du bâtiment touché. Contrairement au droit bernois, qui comporte des prescriptions fixant la durée admissible de l'ombre portée des bâtiments élevés ou de formes spéciales sur les habitations - 2h au maximum lors de l'équinoxe (21 mars) entre 7h30 et 17h30 et 2h30 pour un jour moyen d'hiver (8 février) entre 8h30 et 16h30 (voir ATF 106 Ib 251 = JT 1982 p. 38) -, le droit vaudois ne fixe aucune règle en la matière. Mais l'ombre portée du bâtiment B1 touche essentiellement le préau en début d'après-midi et elle se confond ensuite avec l'ombre portée du bâtiment existant; ces inconvénients, liés à la période hivernale, semblent ainsi être réduits dans les limites admissibles pour une école publique compte tenu du fait que les périodes d'enseignement sont plus nombreuses et fréquentes le matin plutôt que l'après-midi. 6.

Les recourants reprochent aussi à l'autorité intimée d'avoir mis à leur charge des dépens en faveur de la Commune de Lausanne. Ils se réfèrent à la jurisprudence du Tribunal administratif selon laquelle une collectivité publique d'une certaine importance n'a pas droit à l'allocation de dépens en précisant que cette jurisprudence avait été confirmée par le Tribunal fédéral. Selon l'art. 55 LJPA, dans sa version en vigueur jusqu'au 30 avril 1996, l'arrêt règle le sort des frais et dépens, qui sont en principe supportés par la ou les parties qui succombent (al. 1). Lorsque l'équité l'exige, le tribunal peut répartir les frais entre les parties et compenser les dépens, ou laisser tout ou partie des frais à la charge de l'Etat (al. 2). Cette disposition légale ne prévoyait pas la possibilité de refuser aux collectivités publiques l'allocation de dépens lorsque les conditions de l'alinéa 1 étaient remplies. Le Tribunal administratif avait cependant fondé sa pratique visant à exclure l'allocation de dépens aux communes de plus de dix mille habitants sur les dispositions de l'art. 159 al. 2 OJ; cette disposition précise qu'aucune indemnité pour frais de procès n'est allouée en règle générale aux autorités qui obtiennent gain de cause ainsi qu'aux organismes chargés de tâches de droit public. Cette solution a été admise par l'arrêt du Tribunal fédéral rendu le 30 janvier 1992 en la cause commune de L. c/ Tribunal administratif; mais le pouvoir d'examen de la juridiction fédérale était limité à l'arbitraire et l'arrêt précisait bien que l'art. 55 LJPA ne peut être interprété dans le sens que l'allocation de dépens à la collectivité publique qui obtient gain de cause doit être systématiquement exclue. Le Tribunal administratif ne saurait donc reprocher au département d'avoir appliqué l'art. 55 LJPA conformément au texte de cette disposition légale, même si sa propre interprétation n'est pas qualifiée d'arbitraire par le Tribunal fédéral. En tout état de cause, l'art. 55 LJPA a été modifié le 26 février 1996 par l'introduction d'un nouvel alinéa 2 précisant expressément que le tribunal peut mettre un émolument à la charge des communes et leur allouer des dépens. Cependant, dans un arrêt récent (arrêt AC 94/189 du 12 janvier 1996), le tribunal a jugé que le département ne bénéficiait pas d'une base légale suffisante pour accorder des dépens à une partie obtenant gain de cause. L'art. 27 LJPA prévoit en effet que les règles de procédure, dont font partie celles concernant la répartition des frais et dépens, ne s'appliquent qu'à l'instruction et au jugement des recours tranchés par les autorités cantonales de dernière instance définies à l'art. 2 LJPA, à savoir le Conseil d'Etat, le Tribunal administratif et les commissions de recours prévues par les lois spéciales (al. 1). En revanche, les procédures devant les autorités administratives inférieures doivent faire l'objet d'un règlement du Conseil d'Etat (al. 3). Or, un tel règlement n'a pas encore été adopté par le Conseil d'Etat et la jurisprudence du Tribunal fédéral soumet l'octroi de dépens à l'exigence d'une base légale

(ATF 104 Ia 9). Le département ne disposant d'aucune base légale lui permettant d'accorder des dépens, le grief apparaît donc bien fondé. 7. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours est très partiellement admis en ce sens que la décision attaquée doit être annulée dans la mesure où elle met à la charge des recourants une indemnité de 600 fr. à titre de dépens en faveur de la commune de Lausanne; elle doit être confirmée pour le surplus. Compte tenu de ce résultat, il y a lieu de mettre un émolument réduit à 1'000 fr. à charge de la société recourante et de M. Jordan. La société propriétaire a en outre droit à une allocation unique de 1000 fr. à titre de dépens à charge des recourants. Le nouvel art. 55 al. 2 LJPA, entré en vigueur le 1er mai 1996, permet l'allocation de dépens à la Commune de Lausanne. Les règles de procédure s'appliquent dès leur mise en force aux instances encore pendantes sous réserve des droits des parties qui s'étaient fiées de bonne foi à la législation supprimée (André Grisel, Traité de droit administratif, vol I p. 155). En l'espèce, il n'est pas nécessaire de trancher la question de savoir si les recourants ont engagé de bonne foi la procédure sur la base de l'interprétation que faisait le tribunal de l'ancien art. 55 LJPA selon laquelle il n'était pas alloué de dépens aux communes de plus de 10'000 habitants (RDAF 1994 p. 268/269). En effet, la Commune de Lausanne a consulté le même conseil que la société propriétaire et elle peut donc avoir droit, solidairement avec cette dernière, aux mêmes dépens.

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