

## **VD\_OMNI AC.2001.0053 vom 3. Juli 2001**

VD Tribunal cantonal, 2001-07-03, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2001.0053](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2001.0053)

FR: VD\_OMNI AC.2001.0053 du 3 juillet 2001

IT: VD\_OMNI AC.2001.0053 del 3 luglio 2001

### **Regeste**

MANIAK SA et crts c/Lausanne | En l'espèce, le projet est la résultante de deux rapports d'impact successifs (l'un en 1e étape pour le plan, l'autre pour le parking); ne doivent être examinés dans le présent cas que les impacts concrets du parking lui-même et non ceux du plan.

### **Erwägungen**

#### **E. 6**

avril 1995, consid. 3 b/aa). c) Dans le cas concret, l'on peut faire les observations suivantes :  
aa) S'agissant tout d'abord de la gêne découlant du chantier, elle peut vraisemblablement donner lieu à une indemnisation aussi bien dans le cadre du contrat de bail, que dans celui de l'art. 679 CC; or, la voie administrative ne devrait pas être utilisée là où l'objectif poursuivi par les intéressés peut être atteint par une action civile (pour reprendre la formule de Fritz Gygi, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2e éd. 1983, p 154, l'intérêt à la protection juridique ne donne pas une prétention à saisir la voie de droit la plus aisée). Il reste que la jurisprudence du Tribunal fédéral paraît avoir admis qu'aussi bien les nuisances liées aux travaux - futurs - que celles de l'exploitation qui fait l'objet du projet peuvent être de nature à créer une atteinte suffisante pour fonder la qualité pour recourir, tout au moins dans le cadre du critère de l'intérêt digne de protection (v. par exemple la formule de l'ATF 121 II 178, consid. 2b initio : ... "wenn der Bau oder Betrieb..."). On peut se demander toutefois - notamment en relation avec les actions civiles possibles - si l'atteinte découlant exclusivement du chantier lui-même (par opposition à celles, cumulées, résultant du chantier et de l'exploitation de l'installation) est véritablement suffisante à fonder la légitimation active. On laissera toutefois ce point ouvert, au vu des considérations qui suivent. bb) Au demeurant, les recourants font valoir également que le projet, pris dans son ensemble, va entraîner une péjoration des conditions d'accès à leurs deux commerces. Il n'est sans doute guère contestable que la conséquence précitée - pour autant qu'elle soit établie avec une vraisemblance suffisante (v. là encore la formule de l'ATF 121 II 178 consid. 2b) - suffit à établir la qualité pour recourir. Cependant, les recourants se sont bornés à cet égard à évoquer une telle conséquence, sans étayer leur affirmation de manière très convaincante. Le rapport d'impact deuxième étape indique, s'agissant de l'état initial 1999, la présence de 583 places de stationnement à l'intérieur du périmètre du PPA; en audience, la constructrice a relevé que seule une quarantaine d'entre elles étaient disponibles pour le public. Dans la situation future et après réalisation du projet, la plateforme serait dotée de 935 places de stationnement au total, 1/3 environ de celles du parking souterrain se trouvant à la disposition du public; d'autres places en surface seront également disponibles selon le même régime. Dès lors, l'accessibilité des deux commerces des recourants au plan du parcage n'apparaît pas clairement péjorée par le projet. Les recourants indiquent

cependant que des clients potentiels - soit, durant la semaine, surtout à l'heure de pointe de 16h30-18h - pourraient être rapidement découragés par la présence de files d'attente et de blocages à l'entrée du parking souterrain. La constructrice, pour sa part, n'a pas été en mesure d'écartier de manière certaine des difficultés d'exploitation de cet ordre à l'entrée de ce parking depuis la rue du Genève. Quoiqu'il en soit, les recourants n'ont pas apporté une démonstration claire de la vraisemblance suffisante d'une atteinte par le projet à l'accessibilité à leurs commerces. Là encore, on laissera toutefois cette question ouverte en l'état. cc) La constructrice a mis enfin en doute l'existence d'un intérêt des recourants à contester l'espace de quelque 121 places de stationnement en surface, à l'ouest de la plateforme. Cette argumentation ne saurait toutefois être suivie, le projet devant être analysé comme un tout. En d'autres termes, si les recourants établissent une atteinte résultant du projet, ils ont alors la vocation à en critiquer tous les aspects, même ceux qui se trouveraient à l'opposé de la plateforme, par rapport à la situation de leur exploitation. En l'occurrence, on peut d'ailleurs se demander si ce qu'ils critiquent, ce n'est pas précisément une situation de ces places de parc trop éloignée de leurs propres commerces. 2. Les parties intimées contestent en outre la recevabilité de certains des moyens soulevés par le recours. a) On note en effet que le PPA tranche un certain nombre de points; ce dernier, une fois entré en force ne peut plus être remis en cause à l'occasion de la procédure de permis de construire (à cet égard, v. par exemple TA, arrêt du 19 juin 1995, AC 94/0215, confirmé par le Tribunal fédéral, 1A.202/1995; ATF 107 Ia 331 et 120 Ia 227, notamment; v. également RDAF 1993, 78). b) En substance, les recourants considèrent notamment que le PPA est insuffisamment précis s'agissant de l'aire d'aménagement coordonné, dans la mesure notamment où il n'indique pas de périmètre d'implantation pour les parkings souterrains; ils en déduisent que ce point devrait faire l'objet d'une procédure d'affectation au sens des art. 56 ss LATC. Toutefois, malgré les arguments soulevés à cet égard par les intimés, il n'est pas certain que le caractère imprécis de certains éléments d'un plan soit de nature à conduire à son annulabilité; la jurisprudence, dans le cadre de procédures relatives à des permis de construire, a parfois constaté l'existence de telles lacunes au niveau du plan, ce qui l'a amenée à appliquer l'art. 135 LATC, par analogie tout au moins (v. à ce sujet, TA, arrêt du 26 février 1993, AC 92/0073, consid. 2 avec diverses références, notamment à un arrêt du Tribunal fédéral). Il en découle que le moyen soulevé ici peut l'être de manière valable dans une procédure de recours dirigée contre un permis de construire; il n'en résulte pas encore, dans le cas où il serait retenu, que l'aire d'aménagement coordonné doit être soumise à nouveau à une procédure de planification (en application des art. 56 ss LATC). Ce moyen est dès lors recevable; il s'agira donc, dans le cadre de l'examen au fond, d'analyser les conséquences éventuelles d'une réglementation insuffisamment précise du plan (v. ci-après consid. 3). c) Les recourants soulèvent également certains griefs en relation avec la protection contre le bruit; à cet égard, ils soutiennent que le rapport d'impact deuxième étape est fondé sur des données qui sont aujourd'hui dépassées, puisqu'il s'agit de celles collectées en 1998; selon eux, en outre, le projet litigieux générerait une aggravation perceptible des nuisances, notamment sur le bâtiment sis avenue Jean-Jacques Mercier 9, au sud de la place de l'Europe. aa) Au demeurant, force est de relever que le plan lui-même fixe le nombre de places de stationnement maximum admis dans le secteur de la plateforme du Flon, ce point ne pouvant aujourd'hui plus être remis en cause. De même, il arrête une proportion de 90 % des places de stationnement à réaliser en souterrain (art. 23 RPPA). Enfin, la décision finale sur étude d'impact rendue en relation avec le plan fixait un taux de rotation maximum de 3,6 dans l'utilisation de ces places (ce point est d'ailleurs repris dans

les conditions imposées à la constructrice dans le cadre du présent projet). En d'autres termes, les facteurs essentiels définissant l'ampleur du trafic susceptible d'être généré par la plateforme du Flon (où plus exactement par les constructions qui pourront y être réalisées) sont en quelque sorte prédéfinis; ils ne sont dès lors pas susceptibles d'un nouvel examen dans le cadre de la présente procédure. bb) Il n'est pas certain que de nouvelles données doivent être désormais prises en compte, au cas où elles empêcheraient par hypothèse la réalisation du plan ou de certains de ces éléments. Pour illustrer ce point, on pourrait prendre, avec le SEVEN, l'hypothèse d'une réduction du trafic (par rapport aux données de base du rapport d'impact relatif au projet) de l'ordre de 30 %. Si une telle évolution devait conduire à la conclusion que l'accroissement de bruit dû à la réalisation de 975 places de parc sur la plateforme du Flon était excessif, il est douteux que ce point puisse être encore pris en considération. Il apparaît en effet que cette augmentation, respectivement l'offre de stationnement dans le périmètre de la plateforme du Flon a aujourd'hui force de chose décidée. On doit tout au plus réserver une évolution de la situation suffisamment importante - documentée par des chiffres précis - pour justifier une révision du plan au regard de l'art. 21 al. 2 LAT; cependant, quoi qu'en disent les recourants, l'aménagement du giratoire de la place de l'Europe (au demeurant prévue dans le cadre du rapport d'impact de première étape), même s'il s'accompagne aujourd'hui de certaines difficultés, en particulier aux heures de pointe, ne saurait être considéré comme une modification sensible des circonstances au sens de la disposition précitée. cc) S'agissant de l'augmentation du bruit sur les artères situées sur le pourtour de la plateforme (rue de Genève, avenue Jean-Jacques Mercier), on doit considérer que ces éléments découlent du PPA lui-même, dont le projet ne s'écarte pas (il en constitue en effet un élément partiel de réalisation, qui entre au surplus dans le cadre - sous réserve de l'examen qui suivra - de la solution transitoire esquissée à l'art. 24 RPPA). Les griefs soulevés à cet égard apparaissent ainsi, à première vue, comme tardifs; on doit en revanche réserver les conséquences concrètes du projet lui-même, découlant de nuisances particulières résultant par exemple de l'emplacement précis des accès choisis pour le parking souterrain. En d'autres termes, l'accroissement du trafic susceptible d'être constaté au droit de l'immeuble sis Jean-Jacques Mercier 9, qui doit être attribué pour partie à l'évolution du trafic général, pour partie en outre à celui généré par la plateforme, ne peut pas être considéré comme un impact du projet ici litigieux. Les nuisances liées à ce trafic peuvent tout au plus être considérées pour partie comme un impact du PPA, mais non pas du parking souterrain pris isolément. En revanche, le choix de l'emplacement de la trémie d'accès sur la rue des Côtes-de-Montbenon apparaît bien comme une conséquence concrète du projet; il est donc nécessaire, comme le demandent d'ailleurs les recourants, de vérifier le respect de l'art. 9 OPB sur les immeubles de cette artère (sur ce point, v. plus loin consid. 5). dd) De même, les recourants auraient-ils pu s'en prendre aux nuisances provoquées par les trémies elles-mêmes ou les installations de ventilation; ils ont cependant renoncé à le faire. Au vu du dossier, notamment du rapport d'impact deuxième étape, le tribunal ne voit pas de motif d'examiner ces questions d'office. d) S'agissant de la conformité du projet aux règles relatives à la pollution de l'air, on aurait sans doute pu développer des considérations similaires à celles évoquées en matière de protection contre le bruit (le PPA, entré en force, ayant réglé une grande partie des problèmes à traiter à cet égard); il n'y a cependant pas lieu de le faire, les recourants ayant là aussi renoncé à contester le projet sous cet aspect (là encore, le tribunal ne voit pas de motifs d'examiner d'office ces questions plus avant). I.- Le recours contre la décision émanant de la

Municipalité de Lausanne 3. On se souvient que les recourants font valoir des

moyens relatifs à l'imprécision du PPA, s'agissant plus précisément de l'aire d'aménagement coordonnée. Dans le même esprit, ils estiment que l'art. 11 RPPA n'est pas suffisamment précis, au regard de l'art. 84 LATC, pour écarter intégralement l'application de l'art. 3 RPPA. a) S'agissant du premier grief, le Tribunal administratif a déjà retenu que le PPA, en particulier pour ce qui concerne l'aire d'aménagement coordonné, s'il présente certaines imprécisions, n'en est pas moins admissible, dans sa volonté même d'accorder une souplesse étendue dans la concrétisation du plan lors de la phase de réalisation (v. à ce sujet, TA, arrêt du 18 octobre 2000, AC 99/0143, dans une cause qui concernait déjà la première recourante, spéc. consid. 4). Quand bien même les considérants tirés de ce précédent ne lient pas la section chargée de la présente cause, cette dernière ne voit au demeurant pas de motif de s'écarter de cette appréciation. On remarque d'ailleurs que l'art. 47 LATC ne comporte pas d'invitation au législateur communal à arrêter impérativement (comme le fait cette disposition à propos des centres commerciaux, ch. 11) la planification précise des constructions souterraines. Ainsi et en conclusion sur ce point, le tribunal retient que l'aire d'aménagement coordonné, malgré la souplesse qui caractérise sa réglementation, est admissible et suffisante pour fonder d'éventuelles autorisations de construire. b) Les recourants critiquent ensuite les dimensions du parking souterrain projeté. Ils se réfèrent à l'art. 11 RPPA, qui prévoit que de tels parkings peuvent déborder les périmètres d'implantation et être situés sous l'aire d'aménagement coordonné, mais qui ne précise pas, en outre, que de telles installations sont dispensées du respect des règles sur les dimensions maximales et les distances, découlant de l'art. 3 RPPA. Ce faisant, les intéressés - dans une argumentation qui prolonge d'une certaine manière le moyen précité - soutiennent en quelque sorte que la densité normative insuffisante de l'art. 11 RPPA (son imprécision) ne permet pas de déroger à l'art. 3, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> phrase de ce règlement. Pour les intimées, au contraire, l'art. 11 RPPA fournit la réponse, cette disposition impliquant également pour les parkings souterrains une dispense du respect des règles sur les dimensions et les distances. Au demeurant, les recourants invoquent une application littérale des art. 11 et 3 RPPA, les intimées souhaitant au contraire que prévale le but visé par ces dispositions. aa) Selon l'art. 84 LATC, le règlement communal peut prévoir que les constructions souterraines ou semi-enterrées ne seront pas prises en considération dans le calcul de la distance aux limites ou entre bâtiments, respectivement dans le coefficient d'occupation ou d'utilisation du sol (al. 1; pour un exemple dans lequel la réglementation communale ne comportait pas cette possibilité, v. TA AC 00/07553, du 12 décembre 1991, consid. 2b, confirmé par le Tribunal fédéral le 15 avril 1992, arrêt publié à la RDAF 1993, 144). Une telle réglementation n'est applicable que dans la mesure où le profil et la nature du sol ne sont pas sensiblement modifiés et s'il n'en résulte pas d'inconvénients pour le voisinage. L'art. 11 RPPA contient au demeurant, à la fin de son texte, une cautèle conforme à celle de l'art. 84 al. 2 LATC; c'est là un premier indice que cette disposition réglementaire s'inscrit dans le cadre visé par le droit cantonal. S'agissant de l'art. 3 RPPA, il a trait aux périmètres d'implantation des bâtiments (soit de ceux créés hors-sol); il permet dans bon nombre de cas l'utilisation intégrale du périmètre défini par le plan, à tout le moins lorsque les dimensions du périmètre en question sont inférieures au quadrilatère maximum de 50 mètres sur 50; ce n'est dès lors que lorsque le périmètre en question dépasse ces dimensions que la règle de l'art. 3, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> phrases RPPA vient à s'appliquer. En d'autres termes, ces deux règles concernent exclusivement les grands périmètres d'implantation (soit par exemple le périmètre B); elles visent à première vue essentiellement des objectifs de salubrité des constructions. De telles préoccupations passent clairement au second plan s'agissant de

constructions souterraines. Sans doute, il eût été possible d'envisager des parkings souterrains prenant place sous les bâtiments réalisés dans les différents périmètres, les parkings pouvant alors déborder quelque peu sous l'aire d'aménagement coordonnée (ce faisant, ils auraient dû respecter - selon l'analyse des recourants - la distance de 4,50 mètres aux autres bâtiments. Cela aurait alors entraîné, par mimétisme avec la situation prévalant en surface, un aménagement souterrain en damier. La municipalité, à cet égard, démontre de manière convaincante que tel n'a pas été la volonté du législateur communal, qui a eu en vue, non pas une multiplication de parkings souterrains, mais bien plutôt la possibilité de réaliser des installations importantes (v. à ce sujet rapport d'impact de première étape, figures 6.2 à 6.5, p. 51 ss). Cela étant, le tribunal parvient à la conclusion que l'art. 11 RPPA visait bien à dispenser les parkings souterrains non pas seulement du respect des règles sur les périmètres d'implantation, mais aussi de celles touchant les dimensions maximales (règles qui, à la lettre, ne sont d'ailleurs pas visées par l'art. 84 LATC), respectivement en application de l'art. 84 LATC de celles relatives aux distances découlant de l'art. 3 RPPA (celles-ci ne s'appliquant au demeurant qu'à l'intérieur de grands périmètres et pour les bâtiments hors-sol). Au surplus l'art. 11 RPPA apparaît suffisamment précis - quand bien même il n'est sans doute pas irréprochable dans sa rédaction - pour mettre en oeuvre la possibilité ouverte par l'art. 84 LATC. Cela étant, il est superflu d'examiner en outre si une dérogation aurait également pu être délivrée en l'espèce sur la base de l'art. 110b du règlement concernant le plan d'extension de la Ville de Lausanne, du 3 novembre 1942 (dans sa teneur actuelle). 4.

a) Selon l'art. 16 RPPA, l'aire d'aménagement coordonné, de statut privé, est destinée à la circulation des piétons, ainsi que, de manière subsidiaire, à la circulation et aux accès aux garages souterrains. En d'autres termes, l'aire en question doit être affectée principalement à la circulation des piétons et subsidiairement seulement à celle des véhicules. Pour les recourants, ce principe - soit le caractère subsidiaire de l'affectation au trafic automobile - est violé par le projet. aa) La constructrice, conformément à l'art. 17 RPPA, a établi une étude, fixant les lignes directrices de l'aménagement de cette aire; ce document (daté du 18 avril 2000), arrête quatre lignes directrices, à savoir la mixité, la restriction du transit automobile, le maintien permanent d'une desserte de chaque immeuble, un système de circulation peu dense, mais réparti dans l'ensemble de la plateforme pour contribuer à la sécurité des lieux, notamment la nuit. Le document précité explicite ensuite chacun de ces principes; il évoque également une réalisation par étapes d'un autre aspect du plan, étroitement lié à l'aire d'aménagement coordonné, à savoir celui relatif aux places de stationnement. Celles-ci, dont le nombre est fixé à 975 places au maximum, devront prendre place, à l'avenir, prioritairement en sous-sol (à raison de 90 % au moins des places nouvelles : art. 23). L'art. 24 précise d'ailleurs ce qu'il en est de la phase transitoire, de la manière suivante : "De manière à faciliter la mise en valeur de l'aire d'aménagement coordonné, la suppression de places de parc à l'intérieur de celle-ci peut être compensée par la création de places nouvelles à l'intérieur des périmètres d'implantation. Toutefois, la superficie réservée au stationnement des véhicules ainsi qu'aux voies d'accès n'excédera pas la moitié de la superficie des périmètres constructibles concernés." Les lignes directrices évoquées plus haut mentionnent ainsi, dans ce contexte, la possibilité de réaliser dans une première phase un parking de quelque 600 places souterraines et, dans une seconde phase seulement, d'étendre celui-ci à 900 places environ. Par ailleurs, le plan de repérage, joint aux lignes directrices évoquées ci-dessus, indique le tracé des cheminements mixtes, alors que d'autres ne seront pas ouverts à la circulation des véhicules automobiles. bb) A ce stade, il appartient au tribunal d'apprécier le régime des

circulations dans sa globalité pour la plateforme du Flon, cela après réalisation du projet. Cependant, avant de confronter celui-ci avec l'art. 16 RPPA, force est de ne pas perdre de vue que la réalisation du parking précité ne constitue qu'une première étape de réalisation; à cet égard, il va de soi que les surfaces qui, après la construction du parking souterrain, resteront affectées au stationnement des véhicules en surface apparaissent comme importantes. Néanmoins, force est de remarquer que cette solution est expressément autorisée à l'art. 24 RPPA, sous réserve du respect de la seconde phrase de cette disposition (v. ci-dessous consid.). En d'autres termes, si l'art. 24 RPPA est respecté dans cette première phase, on ne peut guère voir en cela même une violation de l'art. 16 RPPA. cc) De manière générale, il faut constater que certaines parties du périmètre ne seront plus ouvertes à la circulation des véhicules automobiles (sauf véhicules de livraison, notamment); tel sera le cas sur la partie est de la voie du Chariot et de la partie centrale de la rue des Côtes-de-Montbenon, ainsi que du parvis situé entre les nos 7 et 17 de la rue de Genève (où un certain nombre de places de parc sont néanmoins maintenues). Par ailleurs, de nombreuses surfaces seront dotées de dispositifs d'accès très restrictifs (v. les autres emplacements des installations dites de "contrôle d'accès" sur le plan CM09615-111a). Dans la décision finale sur étude d'impact, le SAT déplore un élément du schéma de circulation retenu dans le cadre du projet litigieux. Il relève en effet que les véhicules qui le souhaiteraient pourront transiter au travers de la plateforme en empruntant d'abord, depuis l'est, la rue des Côtes-de-Montbenon, puis, après avoir emprunté une venelle entre les numéros 14 et 16 de cette rue, reprendre la voie du Chariot sur toute sa moitié ouest; l'autorité précitée avait toutefois relevé que cette question relevait essentiellement de la compétence de l'autorité municipale d'appliquer le RPPA. Pour leur part, les recourants ont repris cette critique à leur compte. La constructrice relève toutefois à ce sujet que ce grief est paradoxal, dans la mesure où M. Morand lui-même avait émis le souhait, dans le cadre de discussions relatives à la mise en oeuvre du PPA, de voir maintenues certaines possibilités de circulation - même pour la clientèle - sur la plateforme. En l'état, le tribunal retient que la municipalité n'a pas outrepassé la latitude de jugement ou la marge d'appréciation que lui laissent les dispositions applicables en l'espèce, notamment l'art. 16 RPPA. On constate en effet que la venelle précitée constitue un passage très étroit entre les bâtiments des numéros 14 et 16 de la rue des Côtes-de-Montbenon; cette situation de fait dissuadera un trafic trop nombreux et modèrera en outre fortement le trafic résiduel. En d'autres termes, cette seule voie de transit au travers de la plateforme ne porte pas véritablement atteinte au principe de subsidiarité du trafic automobile dans le périmètre du plan, respectivement celui de la mixité de ce trafic, tels qu'ils résultent de l'art. 16 RPPA. Il faut également observer qu'il s'agit-là d'une situation transitoire, la constructrice se réservant en effet de limiter plus encore les accès des véhicules à la plateforme dès la réalisation du second parking souterrain (cela permettra en effet d'éliminer une part supplémentaire encore du trafic automobile en surface, généré provisoirement par les places de stationnement à ciel ouvert; au demeurant, les recourants, tout en invoquant l'art. 16 RPPA, paraissent craindre plutôt des réductions supplémentaires des accès automobiles à la plateforme). b) Dans ce même contexte, les recourants invoquent une violation de l'art. 24, 2ème phrase RPPA. En substance, la municipalité, ainsi que la constructrice se réfèrent au plan précité (CM09615-111a) pour contester une telle violation. Le débat concerne ici les places de parc à l'air libre dont le projet litigieux prévoit la réalisation sur les parcelles 866, 526 et 863. Le projet prévoit à cet emplacement la création de 121 places de parc (sur une surface de l'ordre de 3000 m<sup>2</sup>, entourée d'un traitillé rouge sur le plan susmentionné). Dans

ce secteur, le PPA comprend des périmètres d'implantation A et B; le plan CM09615-111a indique au contraire à cet endroit uniquement un périmètre A. Ce plan comporte d'ailleurs (en page de garde) un tableau comparant la surface de divers périmètres d'implantation avec celle consacrée aux accès et au stationnement; s'agissant du périmètre A (qui correspond à l'entier des périmètres A et B du PPA), ce tableau indique une surface totale de 6558 m<sup>2</sup>, pour 3278 m<sup>2</sup> de surfaces d'accès et de stationnement, soit un rapport s'élevant exactement à 50 % (on trouve d'ailleurs des calculs similaires pour des périmètres désignés sous litt. H et I de ce plan). aa) Les parties divergent sur l'interprétation à donner de la dernière phrase de l'art. 24 RPPA précité, en particulier sur le sens à donner à l'expression " la moitié de la superficie des périmètres constructibles concernés ". Pour les recourants, il va de soi que la surface consacrée aux places de stationnement et aux accès ne doit pas dépasser la moitié de la superficie du périmètre dans lequel ces aménagements doivent prendre place. Pour la municipalité, il serait possible au contraire de tenir compte non seulement de la surface de ce périmètre-là, mais aussi de celle des autres périmètres de la plateforme; subsidiairement, on pourrait tenir compte de la surface de l'ensemble des périmètres dans lesquels les places de stationnement seraient supprimées et partant déplacées, en l'occurrence, dans le périmètre B. Enfin, la constructrice voit pour sa part dans les périmètres A et B en réalité un seul et même périmètre, divisé en deux secteurs (ou sous-périmètres), qui se distingueraient seulement par la cote d'altitude maximum des bâtiments projetés. Cependant, l'on peut écarter d'emblée deux thèses. En premier lieu, autoriser des places de stationnement à l'air libre à concurrence de 50 % de la superficie de l'ensemble des périmètres de la plateforme permettrait de créer d'immenses parkings à l'air libre, par exemple sur l'intégralité de la surface des périmètres A et B; quoi qu'en dise la municipalité, cela ne paraît pas correspondre aux vœux du législateur communal et cela enlève toute portée, voire tout sens à l'expression "périmètres constructibles concernés". De même, l'idée de tenir compte de la surface des périmètres dans lesquels des places de parc existantes seraient supprimées, pour être relocalisées ailleurs, paraît aboutir à un résultat analogue, fort peu convaincant (dans cette approche, il faudrait ainsi prendre en compte 50 % du périmètre B du plan précité, respectivement 50 % du périmètre I du plan précité où des places se trouvent supprimées, voire même des portions de places de stationnement le seraient; on ne comprend d'ailleurs pas pourquoi il faudrait prendre en compte 50 % de la superficie de ces périmètres et non pas la surface des places de parc supprimées). bb) En d'autres termes - et c'est là un premier résultat - la locution "périmètres constructibles concernés" vise bien les périmètres où doivent être situées les places de parc nouvelles. La difficulté consiste dès lors à déterminer si les périmètres A et B constituent - comme cela paraît résulter de la lettre de la légende du PPA, invoquée par les recourants - de véritables périmètres distincts ou, au contraire, s'il s'agit - comme l'affirme la constructrice (rejointe par la municipalité, dans une argumentation subsidiaire) - de deux secteurs d'un même périmètre. Avant d'aborder cette question, on rappellera également le texte de l'art. 6 RPPA, qui se lit comme suit : "L'espace compris entre les bâtiments situés dans les périmètres "A" et "B" peut constituer un seul hall vitré d'une hauteur d'un ou de plusieurs niveaux (sans dalle intermédiaire). Des passerelles n'excédant pas 3 mètres de largeur pourront y être construites." (la suite de cette disposition concerne un point non pertinent ici). On rappellera également que, selon l'art. 4 RPPA, les bâtiments doivent s'implanter sur les périmètres d'implantation et les limites des constructions, soit parallèlement à ceux-ci, mais au minimum 20 mètres en retrait. Par ailleurs, selon l'art. 5 RPPA, des passerelles reliant deux bâtiments sont admises à l'intérieur des périmètres d'implantation, à raison d'une passerelle par façade sur un niveau maximum

(à l'exception de celle reliant les derniers étages, ces passerelles pourront être fermées, à condition d'être largement vitrées; les rez-de-chaussées ne pourront en revanche pas être reliés entre eux). Par ailleurs, le PPA comporte d'autres secteurs dans lesquels des périmètres d'implantation paraissent accolés les uns aux autres, ainsi, de part et d'autre de la partie centrale de la rue des Côtes-de-Montbenon; selon la municipalité et la constructrice, il ne s'agirait cependant là pas de périmètres accolés, mais uniquement de secteurs distincts au sein d'un même périmètre, ceux-ci présentant uniquement des cotes d'altitude maximum distinctes. Pour les intimés toujours, il n'en irait pas différemment des périmètres A et B qui n'en formeraient en réalité qu'un seul. aaa) Force est de relever que, selon sa lettre, le PPA, ainsi que le RPPA évoquent expressément un "périmètre d'implantation A" (légende du plan), respectivement des "périmètres "A" et "B"" (art. 6 RPPA). Aussi, dans la mesure où une interprétation littérale devait l'emporter ici, force serait de donner raison aux recourants. En effet, il n'est pas contesté par les intimés que l'aire de stationnement de quelque 121 places (y compris les accès) prévues dans le périmètre B dépasse le 50 % de la superficie de ce dernier. bbb) La municipalité fait toutefois observer, en relation avec ce que le plan figure apparemment comme étant des "périmètres accolés", qu'elle n'avait pas envisagé d'appliquer aux surfaces correspondantes de manière stricte le régime applicable à des périmètres distincts. Si tel avait été le cas, les bâtiments réalisables sur ces "périmètres accolés" auraient dû prendre place soit directement sur cette limite de périmètre (il s'agit, par exemple des limites perpendiculaires à la rue des Côtes-de-Montbenon; dans ce cas les bâtiments eux-mêmes auraient été accolés eux aussi) ou auraient dû être implantés en retrait de cette limite de 20 mètres au moins (de chaque côté de ladite limite). Cette solution (sauf dans le cas de bâtiments accolés sur la limite) aurait entraîné une réduction considérable des surfaces constructibles, clairement contraire aux vœux du législateur communal. A cet égard, la municipalité a produit deux documents de travail, soit des schémas d'illustration des volumes construits ou à construire sur la plateforme (l'une en plan, l'autre avec mise en perspective des volumes eux-mêmes). S'agissant par exemple du groupe de trois immeubles devant prendre place au nord de la rue des Côtes-de-Montbenon, ceux-ci sont séparés, sur les schémas d'illustration, par une venelle dont l'emplacement est figuré à titre indicatif. Ils ne sont donc pas implantés - comme le voudrait une application stricte de l'art. 4 RPPA - sur la "limite" de périmètre (perpendiculaire à la rue des Côtes-de-Montbenon) ou en retrait de celle-ci, de 20 mètres de part et d'autre. On peut déduire de ces esquisses des auteurs du plan que les bâtiments à réaliser peuvent être implantés librement - sauf à respecter la dimension maximale de 50 m de l'art. 3 RPPA - dans le périmètre précité (partie centrale de la rue des Côtes-de-Montbenon), la limite "intermédiaire" ne constituant pas un obstacle à cet égard, mais ayant pour seule vocation de matérialiser des différences de cotes d'altitude maximum. Les schémas vont au surplus dans le même sens, plus clairement encore, s'agissant des "périmètres" A et B; la surface correspondante est en effet traitée comme un tout, divisé en quatre bâtiments reliés par un hall vitré, dont l'emplacement figure à titre indicatif. On ajoute encore que ces schémas d'illustration ne constituent certes qu'un exemple - à valeur interne principalement (même si la constructrice en avait sans doute connaissance; peu importe - pour reprendre l'objection des recourants sur ce point - que ces documents ne soient pas signés, car il n'y a pas lieu de douter qu'ils ont été dressés au sein de la Direction des travaux de l'autorité intimée, laquelle les a versés au dossier) -, mais qui apparaît néanmoins comme un élément des travaux préparatoires du plan; ils peuvent être pris en considération à ce titre. En d'autres termes, les considérations qui précèdent permettent d'écarter une lecture purement littérale du PPA,

pour retenir une interprétation plus conforme aux buts poursuivis. C'est ainsi à juste titre que la municipalité peut considérer ces limites de périmètres "intermédiaires" (celles qui sont notamment perpendiculaires à la rue des Côtes-de-Montbenon) comme marquant exclusivement des différences de cotes d'altitude et non pas de véritables séparations entre des périmètres distincts. cc) S'agissant des périmètres A et B, la municipalité retient qu'il doit en aller de même que pour les autres "périmètres accolés" (soit ceux jouxtant la partie centrale de la rue des Côtes-de-Montbenon). Certes, l'art. 6 RPPA évoque, on l'a vu, les "périmètres "A" et "B"". Il reste que cette disposition a été introduite dans le règlement, pour prévoir une réglementation écartant non pas le régime de l'art. 4 mais celui de l'art. 5 RPPA; cette disposition définit en effet le traitement à retenir entre les bâtiments sis indifféremment dans les "périmètres A et B" (création d'un hall vitré de un ou plusieurs niveaux, en lieu et place d'un réseau de passerelles; v. les schémas d'illustration). Là encore, si l'art. 4 RPPA devait être appliqué strictement, en considérant les périmètres A et B comme deux périmètres distincts, cela pourrait conduire à un résultat absurde, en tous les cas si les bâtiments n'étaient en définitive pas accolés eux aussi sur la limite "intermédiaire" entre ces deux "périmètres" (on note en effet que le périmètre A présente une largeur de 20 mètres précisément). Les schémas d'illustration confirment d'ailleurs dans ce secteur l'option d'un plan en damier, retenu pour l'ensemble du PPA; or, si la limite entre les périmètres A et B avait véritablement la portée d'une limite de périmètre, elle suggérerait plutôt la création, dans le premier, d'un bâtiment formant un front de construction sur la rue de la Vigie, solution qui serait moins cohérente avec l'esprit du PPA. En d'autres termes, la constructrice - et avec elle la municipalité - a traité à juste titre les périmètres accolés A et B comme un seul périmètre, comportant deux secteurs où les cotes d'altitude maximum autorisées sont différentes. Il en découle également que le calcul figurant sur le plan CM09615-111a, qui traite ces deux secteurs comme formant un périmètre d'un seul tenant, est correct. Cela conduit à écarter en définitive le moyen tiré d'une violation de l'art. 24 dernière phrase RPPA. II.- Le recours dirigé contre la décision finale sur étude d'impact, de l'autorité cantonale 5.

Les recourants s'en prennent en outre à la décision finale sur étude d'impact, en lui adressant, en substance, trois critiques essentielles. A leurs yeux, le rapport d'impact figurant au dossier ne serait pas fondé sur des données suffisamment actualisées. Par ailleurs, le projet de parking souterrain serait de nature à engendrer une aggravation perceptible des nuisances sur des voies de circulation dont l'assainissement serait actuellement nécessaire. Enfin, ils rappellent que la décision finale sur étude d'impact exige de la constructrice que celle-ci procède au tri des éléments résultant des excavations, certains devant en effet vraisemblablement être traités comme déchets; or, selon eux, la constructrice n'aurait pas prévu d'emplacement adéquat pour ce tri, alors même que ce point aurait dû figurer dans le dossier d'enquête. a) Les recourants, sur le premier point, évoquent l'évolution relativement importante du secteur, notamment sur le plan des circulations; ils signalent en effet la présence du giratoire, créé à l'extrémité est de la plateforme, et évoquent la circulation générée par la nouvelle place de l'Europe, à proximité de cet ouvrage. Les intimées renvoient à ce propos au rapport d'impact établi préalablement au PPA; en effet, ce document prenait en effet expressément en compte cette évolution (v. not. p. 4 et 6 de ce rapport; v. aussi et surtout figure 3.6, p. 15 et 6.7, p. 59). On retire de la comparaison entre les deux figures précitées que ce rapport, pour évaluer les charges de trafic avec projet (soit réalisation du PPA) prenait en considération le trafic autour du giratoire de la place de l'Europe (le trafic de 10'550 véhicules autour de ce giratoire de forme allongée est en effet compté deux fois). Le SEVEN met par ailleurs en doute l'utilité

d'une actualisation des données telle que demandées par les recourants. Il souligne que le seuil d'un accroissement perceptible des nuisances sonores de 0,6 dB(A) ne pourrait être atteint que dans des configurations hautement improbables. On a déjà évoqué ci-dessus l'une d'entre elles (soit celle d'une réduction du trafic futur de 30 %); l'autre hypothèse est celle d'un trafic généré par la plateforme du Flon supérieur de 50 % à celui calculé. Or, une telle évolution apparaît en l'état contraire aux décisions antérieures, notamment la décision finale sur étude d'impact liée au plan fixant le taux de rotation maximum de 3,6 mouvements par jour et par place de stationnement. Il va de soi que ces chiffres, arrêtés sur la base de comptages de juin 1998 ne correspondent plus nécessairement aujourd'hui à la réalité. Cependant, les recourants ne démontrent pas de manière suffisante en quoi les données actuelles devraient conduire à retenir que ces chiffres ne fourniraient aujourd'hui plus d'indications suffisantes pour fonder la décision attaquée. Pour l'essentiel, ils évoquent à ce propos la situation prévalant à l'heure de pointe, durant laquelle de longues files de voitures s'accumulent à proximité de ce giratoire et sur celui-ci (occasionnant ainsi sans doute à ce moment-là des trajets d'évitement). Quoi qu'il en soit, se fondant d'ailleurs à cet égard sur l'avis de son assesseur spécialisé, le tribunal estime que l'existence de "bouchons" à l'heure de pointe à l'est de la plateforme n'est pas de nature à entraîner une modification sensible des immissions de bruit dans ce secteur, immissions qui devraient alors être considérées comme un nouvel état initial dans le cadre de l'évaluation du projet.

b) Les recourants s'en prennent en particulier à la situation évoquée par le rapport d'impact sur le bâtiment sis rue Jean-Jacques Mercier en face de la place de l'Europe; à cet emplacement, le niveau actuel des immissions atteint 70 dB(A), soit la valeur d'alarme pour le trafic diurne. Or, le projet entraînera, par le trafic induit, une augmentation des nuisances de 0,4 dB(A); il en résulterait pour eux une violation de l'art. 9 OPB. Pour le SEVEN, au contraire, un tel accroissement reste non perceptible au sens de cette disposition (ils évoquent à ce propos la jurisprudence du Tribunal administratif : voir à ce propos arrêt AC 94/0189, du 12 janvier 1996, cause "Lémanparc", consid. 4, lequel indique qu'un accroissement inférieur ou égal à 0,6 dB(A) n'est pas perceptible).

aa) L'art. 9 OPB a trait à l'utilisation accrue des voies de communication en relation avec un projet; en particulier, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ne doit pas entraîner la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (lettre b; la lettre a de cette disposition n'entre pas en ligne de compte en l'espèce). On ne voit tout d'abord pas de motif de s'écarter de la jurisprudence qui précède, qui qualifie de non-perceptible un accroissement des immissions de 0,6 dB(A) (à ce sujet, v. d'ailleurs une jurisprudence soleuroise, qui tient pour non-perceptible une augmentation de 2 dB(A), DEP 1992, 244). Dans le cas d'espèce, à supposer que ce point ne soit en définitive pas couvert par la décision relative au PPA (v. ci-dessus consid. 2c), force serait alors au tribunal de considérer que le projet n'entraîne pas d'augmentation perceptible des immissions sur le bâtiment sis rue Jean-Jacques Mercier no 9 (v. à nouveau figure 7.1 du rapport d'impact de deuxième étape; le tribunal ne voit au demeurant pas de motifs de s'écarter du chiffre retenu par ce rapport). Par ailleurs, si le giratoire de la place de l'Europe a entraîné des immissions supérieures à celles qui avaient été évaluées dans le cadre de l'étude d'impact de première étape, force serait de relever qu'il s'agit-là d'une conséquence de cet aménagement routier et non pas du projet ici litigieux.

bb) Le tribunal a par ailleurs le pouvoir d'examiner de plus près les nuisances sonores découlant du projet lui-même, soit essentiellement le bruit de la ventilation créée pour l'évacuation de l'air vicié du parking, respectivement celles découlant de l'exploitation des trémies d'entrée. Toutefois, à lire le rapport d'impact, il n'y a guère de

problème à cet égard (v. à cet égard p. 16 de ce document et figure 7.2, dont il découle que les valeurs de planification sont respectées) et les recourants ne font valoir aucun moyen à ce propos. Le tribunal, au demeurant, ne voit pas de motif de s'écarter sur ce point des constatations du rapport d'impact. De même, l'évolution du trafic sur la rue des Côtes-de-Montbenon, en relation avec l'implantation choisie pour la trémie d'entrée du parking souterrain constitue bien évidemment une conséquence concrète du présent projet (et non pas une conséquence du PPA, qui ne désignait pas cet accès de manière impérative). Là encore, il convient d'être au clair sur la situation initiale à prendre en compte, respectivement sur l'ampleur des impacts du projet. S'agissant de l'état initial, les recourants soutiennent que le niveau des immissions devrait être inférieur à celui qui a été estimé (en effet, de nombreux automobilistes, s'engageant sur le giratoire de la place de l'Europe souhaitant gagner l'avenue Jean-Jacques Mercier ou la rue des Côtes-de-Montbenon, renonceraient à le faire, en raison de l'engorgement de celui-ci et se rabattraient plutôt sur un itinéraire de "fuite" par la rue de Genève. Pour être plausible, cette hypothèse ne paraît devoir se réaliser qu'aux heures de pointe (la pertinence de cette observation s'en trouve ainsi réduite, les calculs d'immissions étant fondés sur des chiffres de trafic journalier moyen). Quoiqu'il en soit, force est de relever que la rue des Côtes-de-Montbenon, en état initial (que l'on se fonde sur les chiffres du rapport d'impact de deuxième étape, figure 7.1, ou sur des chiffres inférieurs, selon l'hypothèse des recourants), présente un niveau d'immissions très inférieur à celui des valeurs d'alarme (soit 61 dB(A) dans le pire des cas); l'art. 9 litt. b OPB n'est ainsi pas applicable. Quant à l'art.

#### **E. 9**

litt. a OPB, il serait lui aussi très largement respecté (v. à ce sujet l'annexe 3 de l'OPB, qui fixe la valeur limite d'immissions du bruit du trafic routier à 65 dB(A) de jour). cc) En définitive, les moyens soulevés en matière de protection contre le bruit apparaissent donc infondés. c) Le moyen relatif au traitement des éléments excavés concerne essentiellement l'aménagement du chantier lui-même. On ne voit pas qu'il doive impérativement être figuré par un plan versé au dossier d'enquête. Il suffit de constater à cet égard que les décisions querellées posent des conditions adéquates à ce propos, la constructrice étant elle-même prête à y souscrire. Au surplus, il apparaît, suite aux explications recueillies en audience, que le tri de ces déchets, qui devrait se faire sur place, ne devrait pas occasionner de nuisances particulières pour les recourants, les sites concernés se trouvant être relativement éloignés de leurs commerces, voire même de leurs locaux de dépôt. Ces derniers ont en outre renoncé à compléter leurs moyens à cet égard et le tribunal ne voit pas de motif de poursuivre son examen d'office sur ce terrain. 6. Il découle des considérations qui précèdent que le recours, tant en ce qui concerne la décision émanant de la municipalité, que de la décision finale sur étude d'impact, doit être rejeté, ces décisions étant par ailleurs maintenues. Vu l'issue de la présente procédure, les frais de la cause devront être mis à la charge des recourants; ceux-ci verseront en outre des dépens tant à la Ville de Lausanne qu'à la constructrice, qui sont toutes deux intervenues au présent procès par l'intermédiaire de mandataires professionnels (art. 55 LJPA).