

VD_OMNI AC.2003.0113 vom 2. Februar 2004

VD Tribunal cantonal, 2004-02-02, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2003.0113

FR: VD_OMNI AC.2003.0113 du 2 février 2004

IT: VD_OMNI AC.2003.0113 del 2 febbraio 2004

Regeste

WETTER Roland et crts c/Lausanne | La détermination du besoin en places de stationnement requiert une coordination avec les besoins de l'immeuble projeté. A défaut de règles communales, la norme SN 640 290 est applicable. Possibilité de diminuer le nombre de places, tel que déterminé selon le critère du besoin réduit, en application de la législation sur la protection de l'environnement, niée en l'espèce. En l'absence de disposition de restriction du droit de bâtir, renvoi au plan de mesures Opair. Seule règle contraignante d'espèce : le nombre de places de parc tient compte de la desserte de transports publics. Or, ce critère a déjà été pris en compte dans la détermination du besoin réduit. L'autorité n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation.

Erwägungen

E. 37

LJPA, le droit de recours appartient à toute personne physique ou morale qui est atteinte par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Le Tribunal administratif admet que la jurisprudence du Tribunal fédéral rendue en application de l'art. 103 lit. a OJ est applicable dans le cadre de l'art. 37 al. 1 LJPA pour définir le cercle des administrés autorisés à contester une décision devant le Tribunal administratif (TA, arrêt AC 2001/0128 du 12 mars 2002). On pourrait certes se demander si l'instance cantonale serait en droit d'appliquer des conditions de recevabilité plus larges que celles applicables au recours de droit administratif. La question peut toutefois demeurer ouverte au vu des considérants qui vont être développés ci-après. Le recourant doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que la généralité des administrés. L'intérêt invoqué - qui n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais qui peut être un intérêt de fait - doit se trouver avec l'objet de la contestation, dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération; il faut donc que l'admission du recours procure au recourant un avantage, de nature économique, idéale ou matérielle. Le recours d'un particulier dans l'intérêt de la loi ou d'un tiers est en revanche irrecevable. Il y a lieu de prêter une attention particulière à ces exigences tendant à exclure l'action populaire lorsqu'un administré conteste une autorisation délivrée à un tiers (ATF 121 II 39 cons. 2c/aa; 120 Ib 48 cons. 2a). L'accès à la protection judiciaire est reconnu lorsque le recourant établit que l'acte qu'il conteste lui fait supporter un préjudice ou le prive d'un avantage dans sa situation propre et qu'il prétend que cet acte est irrégulier: la modification ou l'annulation de la décision aura pour conséquence de rétablir une situation conforme au droit et de supprimer le préjudice subi (AC 1997/0105 du 14 octobre 1998 et la référence citée). bb) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, le voisin a la qualité pour recourir lorsque son terrain jouxte celui du constructeur ou se trouve à proximité immédiate. Les conditions de l'art. 103 lit. a OJ peuvent néanmoins être remplies, même en l'absence de voisinage direct,

quand une distance relativement faible sépare l'immeuble du recourant de l'installation litigieuse (ATF 121 II 171, cons. 2b; ATF non publié 2A.232/1998 du 11 août 1999, ainsi que la casuistique citée). Au demeurant assez floue, cette définition se retrouve pourtant avec régularité dans la jurisprudence en la matière, tout aussi fluctuante. Ainsi, le Tribunal fédéral a admis la qualité pour agir dans certains cas où une distance de 45, respectivement 70 et 120 (ATF 116 Ib 321, défrichement dû à l'extension d'une gravière), voire 150 mètres (ATF 121 II 171, déjà cité, augmentation du trafic résultant de la réalisation d'un complexe hôtelier en montagne) séparait les parcelles litigieuses, la déniait en revanche dans les cas où cette distance était de 150 (ATF 112 Ia 119, locataire se plaignant de l'augmentation du trafic routier qui résulterait de la réalisation d'un projet immobilier en plaine; dans le même sens, ATF du 9 mai 1996, S., non publié; comparaison avec ATF 121 précité), 200 (ZBI 1984 p. 378, chantier naval/hangar à bateaux) et 800 mètres (ATF 111 Ib 160, porcherie; références notamment citées dans l'ATF du 8 avril 1997, publié in RDAF 1997 I 242, cons. 3a; dans ce dernier arrêt le Tribunal fédéral a confirmé l'irrecevabilité du recours contre l'installation d'une porcherie distante de 600 m. du fonds voisin le plus proche, constatant ainsi que les recourants ne sont exposés à aucun préjudice résultant de son exploitation). Le critère déterminant la qualité pour agir du voisin ne saurait toutefois se résumer à la distance séparant son fonds de celui destiné à recevoir l'installation incriminée; le Tribunal fédéral tient ainsi compte de l'ensemble des circonstances. Il a notamment admis que les habitants d'une localité ou d'un quartier exposés aux nuisances d'une installation justifiaient d'un intérêt digne de protection (ATF 124 II 293 cons. 3a qui concernait des particuliers, des communes suisses et des collectivités publiques allemandes situées dans la zone d'influence de bruit de l'aéroport de Zurich; ATF non publié 1A.262/2000 du 6 juillet 2001). Lorsqu'il s'agit plus particulièrement de nuisances sonores, la qualité pour recourir est reconnue à tous ceux qui, habitant à proximité de l'installation en cause, sont incommodés dans leur tranquillité par des nuisances qui se démarqueraient clairement des autres immissions (ZBI 2002, p. 370, cons. 2a). Davantage que la distance, c'est surtout la nature et l'intensité des immissions qui est déterminante. Par ailleurs, la jurisprudence du Tribunal fédéral, n'exige pas que la valeur limite des immissions soit dépassée. On devra examiner en fonction des circonstances du cas d'espèce si le bruit causé par l'installation litigieuse est de nature à provoquer des immissions dont la nature et l'intensité doivent être considérées comme une atteinte pour le recourant (ATF du 3 avril 2001 publié in ZBI 2002, p. 370 cons. 2a où le TF avait considéré que les nuisances sonores engendrées par des festivals sur la rive opposée du lac de Zurich, située à 3,5 km de l'endroit où habitait le recourant n'étaient guère perceptibles). S'agissant des nuisances indirectes, le Tribunal fédéral a encore apporté quelques nuances supplémentaires. Il convient en effet de vérifier si l'augmentation du bruit sur la voie publique, découlant du projet, se fonde dans les immissions générales du trafic existant ou si cette augmentation peut apparaître comme une nuisance distincte (à titre d'exemple, voir ATF 113 Ib, 228 consid. 1c; 112 Ib 158 consid. 3; ZBI 1990, 349). La jurisprudence paraît d'ailleurs raisonner de la même manière s'agissant d'un projet impliquant des dangers d'accidents, non pas sur les lieux même de son implantation, mais dans le trafic à destination de celui-ci (ATF 120 Ib 379). On rappellera enfin que la qualité pour recourir n'est pas subordonnée à la condition que le voisin soit propriétaire de l'immeuble subissant les immissions liées à la réalisation d'un projet de construction. Le locataire d'un appartement ou d'une surface commerciale subit de la même manière que le propriétaire les inconvénients liés à la décision, notamment en ce qui concerne les nuisances; il a tout comme le propriétaire un intérêt digne de protection à contester la

décision (TA arrêts AC 2001/0128 du 12 mars 2002; AC 2000/0001 du 5 octobre 2000; AC 1997/010 du 2 avril 1997). CC) Il convient maintenant d'examiner la qualité pour recourir de chacun des recourants. aaa) De toutes les parcelles occupées par les recourants, celle du recourant Girod est la plus proche du terrain litigieux. Sur la moitié de sa longueur est, elle jouxte la limite ouest du bien-fonds qui doit accueillir le projet; sur l'autre moitié, elle n'est séparée que par la parcelle n° 4729, qui supporte elle aussi un bâtiment. Ces éléments auraient suffi à lui reconnaître la qualité pour recourir (ATF 1A.46/1998 du 9 novembre 1998). L'intéressé a toutefois retiré son recours dans un courrier adressé au tribunal le 11 novembre 2003. Il reste dès lors à examiner si les autres recourants peuvent justifier de la qualité pour recourir. bbb) Il faut admettre que la parcelle occupée par la recourante Cardinaux (sise au chemin des Pervenches) se trouve à une certaine distance de l'entrée du parking projeté. Il n'est guère vraisemblable qu'elle soit en mesure de percevoir le bruit du trafic supplémentaire que le projet pourrait engendrer sur l'avenue du Stade. S'agissant des recourants Keller et Karpouchko, les parcelles qu'ils occupent sont sises à l'extrémité nord-est du chemin du Stade, que les véhicules ne peuvent plus emprunter dans le sens de la montée. Si l'on devait appliquer le critère de la distance dans leur cas, la qualité pour recourir ne devrait vraisemblablement pas non plus leur être reconnue. Leurs parcelles se situent à plus de 100m de l'emplacement prévu pour le projet, de sorte qu'ils ne devraient pas percevoir les nuisances directes que celui-ci pourrait engendrer. Les recourants ont fait valoir en procédure les difficultés de circulation importantes régnant sur l'axe de l'avenue de Rhodanie, en particulier s'agissant du tourner à gauche depuis cette artère à destination de la partie aval du chemin du Stade. Ils craignent à cet égard une aggravation de ce problème à la suite de la réalisation du projet, ce qui pourrait d'ailleurs entraîner un report des accès par l'avenue des Figuiers, puis par l'amont du chemin du Stade. Quoi qu'il en soit, il apparaît que la recourante Senta Cardinaux bénéficie d'un intérêt digne de protection à combattre un projet susceptible d'entraîner une aggravation des conditions d'accès au chemin du Stade depuis l'avenue de Rhodanie pour les usagers du parking litigieux et, partant, un surcroît de nuisances. Quant aux recourants Keller et Karpouchko, ils craignent à juste titre une augmentation du trafic sur la partie amont du chemin du Stade, qu'il s'agisse de personnes souhaitant gagner le parking projeté depuis le centre ville ou d'autres automobilistes, venus de l'autoroute, par hypothèse, préférant éviter, en raison de ces difficultés, l'accès aval par l'avenue de Rhodanie; il en résultera pour eux en effet des nuisances sonores accrues, d'autant plus perceptibles pour eux que le trafic actuel sur le chemin du Stade n'atteint qu'un niveau relativement bas. La légitimation des trois recourants précités doit ainsi être admise. ccc) En ce qui concerne les autres recourants, la qualité pour recourir peut difficilement leur être reconnue, compte tenu de la localisation de leurs parcelles par rapport au projet litigieux. Domiciliée le long du chemin du Reposoir, la recourante Wehrli est beaucoup trop éloignée pour pouvoir prétendre à être touchée avec une intensité plus importante que la moyenne par l'exploitation du parking. Il n'en va pas différemment s'agissant du recourant Wetter. Les immeubles qu'ils occupent sont très éloignés du projet litigieux (respectivement plus de 250m et 800m), au point que l'on ne se trouve plus dans le même quartier. Le fait qu'ils soient séparés du projet par de nombreux bâtiments et par d'autres avenues permet de constater qu'ils ne subiront guère les nuisances causées l'accroissement du trafic lié au parking prévu. Dans leurs cas, l'augmentation du trafic liée à l'exploitation du parking de la Maison du sport ne sera pas perceptible comme telle et ne se distinguera guère des immissions résultant du trafic général (ATF du 3 avril 2001 publié in ZBl 2002 p. 370; ATF 1A/46/1998 du 9 novembre 1998 dans lequel le TF a dénié la qualité pour recourir à des

voisins situés à quelque 220m d'une centrale à béton, projetée à proximité de l'avenue de Rhodanie; TA, arrêt AF 1995/0021 du 15 décembre 1995). Le recourant Sonnard est également trop éloigné du projet pour pouvoir justifier d'un intérêt digne de protection. Par ailleurs, le fait qu'il soit situé le long de l'avenue des Figuiers, permet de penser qu'il ne saurait percevoir les immissions liées au parking projeté. Sans doute, les difficultés d'accès au projet depuis Rhodanie vont-elles entraîner un report du trafic sur l'avenue des Figuiers; mais l'augmentation des nuisances qui va en résulter devrait se fondre dans les immissions existantes. Au demeurant, sous réserve du report précité, qui concerne uniquement l'accès au projet depuis l'ouest, il est fort improbable que les véhicules se rendant ou quittant la Maison du sport empruntent l'avenue des Figuiers. La majeure partie des personnes concernées devraient passer par l'avenue de Rhodanie, qui constitue un axe de transit important. En revanche, ceux qui viendraient de l'est ou du nord, devraient emprunter l'avenue de Cour puis le chemin du Stade, et non l'avenue des Figuiers. Pour le surplus, on appliquera au recourant Sonnard le raisonnement qui a été tenu pour les consorts Wehrli et Wetter (ATF du 3 avril 2001 publié in ZBl. 2002 p. 370; TA, arrêt AF 1995/0021 du 15 décembre 1995). Le recourant Sonnard ne peut donc prétendre être touché de manière plus intense que les autres administrés par le projet et, partant, justifier d'un intérêt digne de protection pour le combattre. dd) S'agissant des arguments invoqués par l'autorité intimée, force est de constater que l'on ne se trouve pas dans une constellation analogue à celle décrite dans le mémoire du 6 août 2003 (p.8). Dans cette espèce, les immeubles de la recourante se trouvaient à une distance plus importante du projet querellé (respectivement 150 et 270 m), de sorte que la recevabilité de son recours était déjà compromise pour cette seule raison. C'est dans ce contexte que le Tribunal fédéral, après avoir rappelé que la distance n'était pas le seul critère déterminant, a pris en considération l'ensemble des circonstances pertinentes et plus particulièrement l'impact sonore de l'installation nouvelle par rapport au bruit ambiant (ATF non publié 1A.232/1998 du 11 août 1999 qui évoque à titre d'exemple la topographie, le régime des vents, la nature et l'intensité des nuisances). Pour le surplus, il ne s'agit pas, dans l'examen de la qualité pour recourir, de se prononcer sur le respect des exigences de la législation fédérale sur la protection de l'environnement en matière de bruit ou de protection de l'air, car cette question relève du fond (ATF 1A.46/1998 du 9 novembre 1998). A ce stade du litige, on peut admettre, après un examen sommaire tenant compte du niveau des nuisances existantes, que la nature et l'intensité des immissions provoquées par l'utilisation régulière de l'installation envisagée serait susceptible d'exposer certains des recourants à des nuisances telles que l'existence d'un intérêt digne de protection doit être admise. Il se justifie dès lors d'entrer en matière sur le recours, en tant qu'il émane des recourants Cardinaux, Keller et Karpouchko. En revanche, le recours est irrecevable, en tant qu'il émane des consorts Wehrli, Wetter et Sonnard. c) Il convient maintenant d'examiner les conclusions formulées par les recourants. aa) Dans leur mémoire de recours du 17 juin 2003, ils ont expressément indiqué qu'il recouraient à l'encontre de la décision rendue le 28 mai 2003 par la municipalité de Lausanne autorisant la construction d'un parking souterrain de 92 places et contre les autorisations spéciales contenues dans la synthèse CAMAC du 24 avril 2003 préavisant favorablement au titre des normes OPair. Dans leurs conclusions, ils ont demandé que « l'autorisation de construire ne soit délivrée qu'après la mise en œuvre de mesures compensatoires telles que globalement, même avec la réalisation du projet contesté, les nuisances bruit, trafic et pollution de l'air, soient inférieures ou égales à l'état actuel », et « qu'à défaut de la réalisation [de ce point], la décision rendue le 28 mai 2003 autorisant le projet Maison des Sports est annulée ». Dans

leurs déterminations complémentaires du 3 novembre 2003, les recourants ont conclu à ce que « La Municipalité de Lausanne met en place, au titre d'une mesure d'assainissement aux termes de l'OPair et l'OPB, et parallèlement à la réalisation de la Maison du sport, la mise en zone 30km/h d'un périmètre touché par les nuisances engendrées par la nouvelle construction (détail du périmètre selon pt 7.3.1.). A ce même titre, la Municipalité étendra à l'ensemble de ces voiries l'interdiction de circulation nocturne des poids lourds, de 20.00 h à 06.00 h (ancienne conclusion II reformulée) » et à ce que « le parking de la Maison du sport ne peut dépasser le nombre de 46 places de stationnement au maximum. Seules 9 places peuvent être attribuées aux visiteurs (ancienne conclusion III reformulée) ». Ils ont justifié cette modification par les moyens formulés et les pièces produites en cours de procédure. A l'audience du 7 novembre 2003, les recourants ont confirmé que leurs conclusions portaient exclusivement sur le parking. Enfin, dans leurs déterminations complémentaires du 23 décembre 2003, les recourants ont conclu à ce que le parking n'exède pas 28 places de stationnement. bb) Il résulte de ce qui précède que le recours ne porte désormais que sur le projet de parking souterrain et non sur la réalisation des bâtiments extérieurs qui devraient accueillir la Maison du Sport International. S'agissant du nombre de places de parc autorisées, on peut interpréter la conclusion formulée le 3 novembre 2003 comme une réduction des prétentions invoquées en procédure. En effet, les conclusions initiales portaient sur le projet dans sa totalité. Un tel procédé est tout à fait admissible. En revanche, la conclusion prise le 23 décembre 2003, qui tend à réduire le nombre de places admises de 46 à 28, est irrecevable. En effet, si la pratique du tribunal est très libérale s'agissant de moyens nouveaux, présentés après l'échéance du délai de recours, cette solution ne saurait être admise en outre pour des conclusions nouvelles ou modifiées; force est en effet de considérer que, à l'échéance du délai de recours, la contestation est nouée de manière définitive, soit dans le cadre tracé par les parties elles-mêmes, par le biais des conclusions qu'elles ont prises en temps utile. Elles ont la faculté, ultérieurement, de réduire ces conclusions ou de les préciser, mais non pas de les augmenter ou de les modifier, ce qui reviendrait à étendre l'objet de la contestation (v., dans le même sens, RDAF 1998, 34 ; TA, arrêts AC 1998/0065 du 10 décembre 1998 ; AC 2003/0050 du 6 janvier 2004 ; CR 2000/0051 du 9 août 2000). S'agissant des conditions posées à la délivrance du permis de construire, force est de constater que la recevabilité de ces conclusions doit être admise. En demandant, dans un premier temps, la mise en place de mesures compensatoires, puis l'institution d'une zone 30km/h et d'une interdiction de trafic poids-lourds durant la nuit, les recourants ont fait usage d'un droit – qui ne saurait leur être contesté – à préciser leurs conclusions en cours d'instance. d) Il convient de préciser encore que le tribunal n'entrera pas en matière sur les arguments et les réquisitions qui n'ont manifestement aucun lien avec le présent litige. 2. Il convient tout d'abord de rappeler quels sont les principes généraux qui régissent la législation en matière de protection de l'environnement. La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (RS 814.01; ci-après LPE) a pour but de protéger les hommes - notamment - des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1er al. 1 LPE), en particulier des pollutions atmosphériques et des bruits (art. 7 al. 1 LPE), que l'on désigne par "émissions" au sortir des installations et "immissions" au lieu de leur effet (art. 7 al. 2 LPE). Les atteintes dues au bruit sont prises en compte par la LPE, dans la mesure où elles proviennent de la construction ou de l'exploitation d'une installation (art 7 al. 1 LPE). Il convient encore de relever que la loi cherche en priorité à combattre les immissions les plus importantes, à savoir les nuisances dues aux infrastructures de transport, aux industries et aux exploitations particulièrement bruyantes, comme les

installations de tir et les aérodromes (A.-Ch. Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, Thèse, Zurich 2002, p. 41). Il s'agit ainsi d'éviter que l'on doive imposer des mesures dans des cas bagatelles, le fait que certains voisins puissent être incommodés ne suffisant pas à qualifier automatiquement le bruit d'excessif (J.-B. Zufferey/M.-C. Pont Veuthey, La protection contre le bruit, répertoire de dix ans de jurisprudence en droit matériel, in DEP 1999 p. 683, spec. 687). L'art. 11 al. 1 LPE – qui concrétise le principe de prévention formulé à l'art. 1^{er} LPE – dispose que les pollutions atmosphériques et les bruits doivent être limités par des mesures prises à la source, étant précisé que l'on s'efforcera de réduire à titre préventif et assez tôt les atteintes qui pourraient devenir nuisibles (art. 1^{er} al. 2 LPE). Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation, pour autant que ce soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). En outre, les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes (art. 11 al. 3 LPE). En vertu de l'art. 13 al. 1 LPE, le Conseil fédéral est compétent pour édicter, par voie d'ordonnance, des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes. Les mesures que les autorités compétentes sont appelées à prendre, en vue de limiter les émissions conformément à l'art. 11 LPE, sont énumérées – de façon exhaustive, pour celles qui sont fondées directement sur la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 120 Ib 436, cons. 2a/aa; 119 Ib 480 cons. 5a) – à l'art. 12 LPE, qui prévoit notamment l'application des valeurs limites d'émissions (art. 12 al. 1 litt. a LPE), des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12 al. 1 litt. b LPE) ou des prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 litt. c LPE); par ailleurs l'art. 12 al. 2 LPE renvoie aux ordonnances du Conseil fédéral ou, pour les cas que celles-ci n'ont pas visés, aux décisions fondées directement sur cette loi fédérale. Les prescriptions des art. 11 ss LPE sur la limitation des émissions doivent être appliquées à l'occasion de la planification et de la construction de nouvelles installations, par quoi on entend notamment les bâtiments, les voies de communications, ainsi que d'autres ouvrages fixes (art. 7 al. 7 LPE), sans égard au fait qu'elles soient de nature publique ou privée (A.-Ch. Favre, op. cit., p. 41). Ces règles s'appliquent aussi aux installations existantes qui, lorsqu'elles ne satisfont pas aux prescriptions sur la protection de l'environnement, doivent en principe être assainies (art. 16 al. 1 LPE). 3. En premier lieu, il convient de se demander si le projet litigieux est conforme à la législation sur la protection contre le bruit. a) Les recourants exposent que les habitations situées le long des avenues de Cour, des Figuiers, de Rhodanie et du Mont-d'Or subissent déjà d'importantes nuisances, qui commandent des mesures d'assainissement urgentes, sans attendre le délai ultime venant à échéance en 2012. Le cadastre du bruit montrerait que les valeurs d'alarme sont déjà dépassées dans ces quartiers, alors même qu'ils sont colloqués en zone de DS III, correspondant aux valeurs les plus élevées tolérables pour une zone d'habitation. Cela étant, toute aggravation, même infime, des nuisances sonores induites par la construction d'un nouveau parking et du trafic automobile qui lui est lié, ne serait pas admissible sans compensation. b) Le projet litigieux comprend quatre bâtiments qui abriteront des bureaux, un restaurant, ainsi qu'un parking souterrain de quelque nonante places. Il doit être considéré comme une installation fixe au sens de l'art. 7 al. 7 LPE et 2 al. 1 OPB. Conformément au principe de prévention, une telle installation doit respecter toutes les mesures de limitation des émissions réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation, pour autant qu'elles soient économiquement

supportables (art. 11 al. 2 LPE et 7 al. 1 litt. a OPB). S'agissant d'une installation nouvelle, les valeurs limites de planification dans le voisinage ne devraient pas être dépassées (art. 25 al. 1 LPE et 7 al. 1 litt. b OPB). En outre, l'exploitation du parking ne devrait pas entraîner, s'agissant du bruit, un dépassement des valeurs limites d'immissions ou une augmentation perceptible des immissions, au cas où celles-ci seraient déjà dépassées sur les voies de communication existantes (art. 9 OPB). c) La définition du "bruit" à laquelle se réfère implicitement la LPE associe des notions physiques à des critères physiologiques ou psychologiques, de sorte que le caractère indésirable ne peut être objectivement mesurable. L'intensité des sons perçus par l'oreille humaine peut varier dans une proportion allant de 1 pW/m² à 10 W/m². Au delà, on atteint le seuil de la douleur. Cette capacité à maîtriser un tel éventail d'intensités n'est possible que grâce à la sensibilité non linéaire de l'oreille. L'ouïe est ainsi très sensible aux sons faibles et peu sensible aux sons forts. L'acoustique a dès lors introduit une échelle logarithmique, dont l'unité est le « bel », subdivisée par la suite en « décibels », qui utilise une gamme d'intensités à 130 unités (de 0 dB correspondant au seuil d'audibilité jusqu'à 130 dB qui constitue le seuil de la douleur). Le niveau sonore s'exprime en dB et est lié par cette relation logarithmique à la pression acoustique et l'intensité sonore. Sa mesure nécessite un va-et-vient entre l'échelle des décibels adaptée à l'ouïe et les échelles physiques de la pression et de l'intensité. Ainsi, toutes les mesures d'ordre technique sont saisies dans les unités physiques alors que la réaction humaine s'exprime en décibels (v. Brochure « Bruit », éditée par le Cercle Bruit, Lucerne 1998, pp. 12-13). L'oreille humaine n'ayant pas la même sensibilité aux différentes fréquences des sons, le système de mesure doit dès lors reproduire ces réactions, ce que permet le recours à des courbes de pondération (les filtres A, B, C). Le filtre A étant actuellement universellement utilisé pour la plupart des sons, c'est celui auquel se réfère l'OPB. On peut dès lors dire que la mesure acoustique du bruit est une mesure de l'intensité, adaptée aux fréquences auxquelles l'oreille est la plus sensible. Quoi qu'il en soit, la perception d'un son est extrêmement variable selon le contexte dans lequel on se trouve; elle dépendra notamment du niveau de bruit existant, de la durée de la variation du niveau sonore, voire de la nature des différentes sources de bruit (sur ces questions, v. A.-Ch. Favre, op. cit., p. 9 ss). Les bruits techniques peuvent être assez aisément évalués en fonction de leur niveau, lorsque les valeurs tirées de l'expérience sont connues. La mesure devra tenir compte des composantes tonales ou impulsives (lorsque certaines fréquences sont dominantes), qui pourront conduire à en augmenter le niveau. Globalement, la saisie objective du bruit est plus difficile et nécessitera alors le mesurage des niveaux, des corrections et parfois des comptages subjectifs. On recourt alors à un facteur (L_r) qui se compose d'un niveau mesuré et de diverses corrections traduisant en chiffre l'effet incommode d'un type de bruit. Ainsi, par la combinaison des mesurages objectifs et des règles découlant de l'expérience, il est possible de saisir le phénomène subjectif qu'est le bruit en excluant plus ou moins les composantes émotives (v. Brochure « Bruit », ibid.). En théorie, une variation de 1 dB peut être juste perceptible pour l'oreille humaine, tandis que des modifications de 5 à 10 dB seraient nettement audibles. Cela dépend en réalité de la durée de la variation du niveau sonore : des modifications momentanées inférieures à 2 dB (A) ne sont généralement pas ou guère perçues par l'oreille humaine, alors que des modifications d'un niveau sonore d'une amplitude de 1 dB (A) sur une période prolongée pourront déjà être perceptibles (A.-Ch. Favre, ibidem, p. 15; l'auteur se réfère ici à des auteurs spécialisés dans l'étude du bruit). L'évaluation de la perception des immissions sonores est liée aux effets nuisibles que le bruit peut avoir sur l'organisme. A cet égard, il est admis que le nombre de décibels n'est pas

le critère déterminant pour mesurer les facteurs de gêne. On devra ainsi tenir compte de la nature, de l'intensité et de la durée du niveau sonore, du moment de la journée ou encore de la personne qui subit les nuisances. Si une exposition, même prolongée, à un niveau sonore important, par exemple en bordure d'une autoroute ou d'un aéroport ne provoquera pas de perte auditive, les riverains peuvent cependant être sujets à des conséquences "extra-auditives", qui se concrétisent dans leur état de santé physiologique ou psychologique (stress, perturbations du sommeil, modification des performances, etc.). Il conviendra dès lors de les préserver des bruits d'une certaine intensité qui se produisent lors d'une exposition prolongée (sur ces questions, v. A.-Ch. Favre, op. cit., p. 18-23 ; Brochure « Bruit », pp. 16-17). Ceci exposé, il y a lieu de préciser que l'évaluation du bruit provoqué par le trafic routier fait l'objet d'une réglementation (v. annexe 3 OPB) qui fixe les valeurs limites. Le Tribunal fédéral n'a pas remis en question la méthode de calcul retenue, qui tient compte du trafic moyen de jour et de nuit (ATF 1A.262/2000 du 6 juillet 2001 cons. 2c/ff et 5a). Il n'y a dès lors pas lieu de donner suite à la réquisition de mise en œuvre d'une expertise pluridisciplinaire destinée à évaluer le critère de perception et sa mesure par la méthode figurant à l'annexe 3 OPB. d) En premier lieu, il convient d'examiner la question du bruit qui serait occasionné par les installations techniques du parking. A cet égard, le SEVEN a confirmé que les valeurs limites prévues à l'annexe 6 OPB étaient largement respectées. Dans la mesure où les recourants n'ont pas contesté ces allégations, il ne se justifie pas d'instruire plus avant sur cette question. Au demeurant, le Tribunal fédéral a jugé que les art. 7 et 9 OPB n'exigent pas que l'on additionne les émissions de bruit provenant de l'exploitation des installations, d'une part, et celles provoquées par l'accroissement du trafic routier, d'autre part; au contraire, celles-ci doivent être évaluées séparément, selon les principes et la méthode qui leur sont propres (ATF 1A.92/1998, publié in DEP 2000 p. 660). e) Il convient maintenant d'examiner l'accroissement de trafic que le projet pourrait entraîner sur les voies existantes. Les recourants sont d'avis que l'exploitation d'un parking souterrain de nonante places va provoquer une augmentation des nuisances sur les différentes voies de communication du quartier, dont ils sont riverains. aa) Ces questions sont régies par l'art. 9 OPB, qui est ainsi libellé: "L'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner: a. Un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou b. La perception d'immissions de bruit plus élevée en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement." L'art. 9 OPB est la seule disposition réglant la question des nuisances secondaires (A.-Ch. Favre, op. cit., p. 308). La situation envisagée par la lettre a) concerne les cas où les valeurs limites ne sont pas dépassées sur les voies existantes. Comme l'a rappelé le SEVEN dans ses déterminations du 24 juillet 2003, les voies de communications touchées par le projet, et plus particulièrement l'avenue de Rhodanie, mais non le chemin du Stade, nécessitent un assainissement, dès lors que les valeurs limites d'immissions sont dépassées et les valeurs d'alarme atteintes par endroits. Il y a dès lors lieu de faire application de l'hypothèse envisagée à l'art. 9 lit. b OPB. Cette disposition tente de ménager les routes calmes par rapport à celles déjà fortement exposées au bruit. Dans ce dernier cas, elle n'interdit pas les nouveaux projets, mais requiert uniquement que l'on évite une augmentation perceptible du bruit (A.-Ch. Favre, op. cit., p. 308; ATF 129 II 238 cons. 4). On doit dès lors se demander si le projet litigieux, et plus particulièrement l'exploitation du parking, sera de nature à engendrer une telle augmentation des nuisances sonores. bb) Le projet prévoit la réalisation d'un parking souterrain d'une capacité de nonante-deux places. Selon le descriptif général du projet, elles

sont réservées aux locataires. Le SEVEN admet quant à lui qu'elles seront liées à des activités de services, les bâtiments étant prioritairement affectés à des bureaux. A l'audience, le constructeur a confirmé ces indications en précisant qu'un nombre limité de places de parc serait destiné aux visiteurs de l'une ou l'autre des fédérations, mais en aucun cas au public. Dans ces conditions, le taux de rotation des véhicules serait de trois par jour; Pour déterminer le trafic journalier moyen (TJOM), on devrait multiplier le taux de rotation par deux pour prendre en considération les aller-retours et par le nombre de places de parc (nonante-deux), ce qui donnerait 552 mouvements par jour; en tenant compte des jours fériés, on aboutirait à un TJM de 400 mouvements par jour (300 à 368 selon la municipalité). Si l'on met ce chiffre en rapport avec le trafic empruntant l'avenue de Rhodanie (TJM variant entre 19'200 et 17'500 en fonction du tronçon analysé), l'accroissement des nuisances sonores ne devra pas atteindre 0,2 dB. On se trouverait dès lors bien en deçà du seuil à partir duquel l'augmentation de trafic générée par le projet litigieux deviendrait perceptible (0,5 dB correspondrait à une augmentation du trafic de 12%). Pour atteindre ce niveau de nuisance, il faudrait donc que le parking engendre une augmentation de trafic de plus de 2'100 mouvements par jour selon le SEVEN. Les études citées par Anne-Christine Favre confirment l'idée qu'il est correct de retenir comme perceptible une variation du niveau sonore d'une amplitude de 1 dB (A) surtout s'il s'agit d'examiner l'exposition au bruit durant une période prolongée, comme c'est le cas dans le cadre de l'application de l'art. 9 OPB (voir cet auteur, p. 14 ss et les références). Cela étant, l'autorité de céans a admis, par mesure de prudence, que n'étaient pas perceptibles des variations de 0,5 dB (A) (TA, arrêt du 12 mars 2002, AC 002/0128). Cette solution peut être confirmée ici. cc) Les recourants paraissent contester cette approche en faisant état, dans un autre contexte, du bruit du trafic lourd lié aux camions de "La Poste Suisse" à des heures matinales, notamment à l'avenue du Mont-d'Or. Cette objection mériterait sans doute examen; il n'y a cependant pas lieu de le faire ici, dès lors que le trafic des camions postaux reste sans aucun lien avec celui qu'induit le projet. En l'occurrence, le parking projeté provoquera principalement des mouvements de voitures individuelles, de jour, voire de nuit (notamment si le projet de restaurant annoncé est maintenu et non remplacé, comme cela a été évoqué en audience, par une simple cafétéria). En d'autres termes, les caractéristiques propres au projet permettent de traiter celui-ci avec les modèles usuels de calculs appliqués dans le cadre de l'art. 9 OPB. Par ailleurs, ils ne remettent pas sérieusement en cause les calculs réalisés par le SEVEN pour ce qui a trait au taux de rotation supposé des véhicules empruntant le parking litigieux. dd) S'agissant du trafic général, les recourants sont cependant d'avis qu'il aurait augmenté de manière importante au cours des dernières années. L'avenue de Rhodanie serait d'ailleurs proche du point de saturation. Ils ont alors requis de nouveaux comptages, en invoquant des erreurs qui auraient été constatées lors de la campagne de mesures 2000 en raison de matériel défaillant. Il n'y a cependant pas lieu de donner une suite favorable à ces réquisitions, l'autorité intimée s'étant déterminée de manière convaincante sur ces questions. On se référera en particulier aux explications qui avaient été fournies par M. Pedro de Aragao au recourant Wetter dans un courrier électronique du 11 avril 2003. On en déduit que les mesures de surveillance en vigueur autour du dispositif de comptage ont déjà considérablement réduit les risques d'erreur. En outre, les résultats faussés n'ont pas été pris en considération, mais remplacés par de nouvelles mesures. On peut dès lors admettre que les comptages effectués donnent une image fidèle de la réalité. Ils sont d'ailleurs proches des chiffres retenus pour l'année 2003, qui ont été produits à la demande des recourants. Pour le surplus, force est de constater

qu'ils n'invoquent aucun élément particulier qui permettrait de remettre en question les explications de la municipalité, dont ils semblent d'ailleurs avoir fait abstraction dans leur argumentation. On peut certes se demander si le SEVEN aurait dû prendre en considération des chiffres plus récents pour déterminer l'accroissement de trafic engendré par le projet litigieux. L'instruction a toutefois permis de démontrer que le TJM empruntant l'avenue de Rhodanie n'a pas varié de manière considérable depuis 1990 (TJM 20'500 pour l'année 1990; TJM 19'200 pour l'année 2000; TJM 20'839 pour les mois de janvier à septembre de l'année 2003). Quoi qu'il en soit, à la rigueur de l'art. 9 OPB, ces variations ne sauraient être d'aucun secours aux recourants. On s'interrogera, il est vrai, avec eux sur l'aspect paradoxal de la réglementation en vigueur: plus le niveau de bruit existant est élevé, plus l'accroissement autorisé sera important. En d'autres termes, l'application de l'art. 9 OPB n'empêche nullement une augmentation globale du trafic (dans le même sens, v. A.-Ch. Favre, op. cit., p. 309 qui s'interroge elle aussi sur la conformité de l'art. 9 OPB avec l'art. 25 LPE). Il n'en demeure pas moins que cette disposition n'a pas été remise en cause par la jurisprudence du Tribunal fédéral, qui l'applique de manière constante sans égard aux critiques formulées par la doctrine (ATF 129 II 238 cons. 4; 126 II 552 cons. 44; 110 Ib 340 cons. 6; arrêt 1A.262/2000 du 6 juillet 2001 cons. 2c/ff). Les recourants sollicitent enfin que des mesures d'assainissement soient prises en application de l'art. 9 lit. b OPB. Ils font grief aux autorités de ne pas avoir mis en œuvre les mesures requises dans le délai de l'art. 17 OPB, qui venait à échéance le 1^{er} avril 2002. Ce n'est toutefois pas l'objet de la présente procédure. L'autorité intimée n'avait pas à examiner l'opportunité de telles mesures en statuant sur la demande de permis de construire. Cas échéant, elles pourraient faire l'objet d'une procédure distincte pour autant que les recourants soient en mesure d'en requérir l'ouverture (ATF 1A.262/2000 du 6 juillet 2001, cons. 5a). Pour ces mêmes raisons, il n'y a pas lieu de donner suite aux réquisitions formulées par les recourants dans leur mémoire complémentaire du 3 novembre 2003 (v. ch. 4.5, p. 21). ee) Il suit de là que l'accroissement de trafic engendré par le parking litigieux n'aura aucune incidence perceptible sur le bruit engendré par le trafic général que subissent les recourants à l'heure actuelle, de sorte que l'art. 9 OPB est respecté. ff) Si l'on suivait le raisonnement préconisé par les recourants et A.-Ch. Favre (op. cit., pp. 308-309), l'art. 9 OPB ne serait pas conforme à la LPE. Le projet devrait en réalité être examiné à la lumière de l'art. 25 al. 1 LPE, qui a la teneur suivante : « De nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les valeurs de planification dans le voisinage ». Ainsi, il s'agirait de se demander si les seules nuisances sonores engendrées sur le chemin du Stade par les véhicules qui emprunteront le parking dépassent ou non les valeurs de planification en vigueur. Cette manière de faire permettrait de ménager les incidences en trafic sur une voie peu circulante tout en maintenant un sorte de réserve de bruit à laquelle ne contraint pas l'art. 9 litt. a OPB (A.-Ch. Favre, op. cit. p. 309). Même en adoptant cette démarche, le projet litigieux demeure conforme aux principes posés par le droit de l'environnement. Ainsi, pour mesurer les nuisances engendrées sur le chemin du Stade, le tribunal s'est basé sur la situation de la parcelle n° 4751, dont l'habitation se trouve à quelque 7,5m de l'axe de la route et qui se trouve à la limite supérieure du tronçon ouvert à la circulation bidirectionnelle. S'agissant ensuite du nombre de véhicules déterminant, on a pris en considération un TJM de 300 véhicules (17 vhc/heure). Si l'on tient compte de la déclivité des lieux (6%), des facteurs de correction et des indices de réflexion des bruits, on aboutit à un chiffre de 49 dB (v. Office fédéral de la protection de l'environnement, Cahier de l'environnement n° 57, éd. 1987 et ss). Il convient de préciser

que ce résultat tient compte de marges importantes. L'évaluation du trafic à hauteur de 300 véhicules est très large au regard du taux de rotation engendré par le parking. En outre, il a été tenu compte de la déclivité et des indices de réflexion du bruit, qui ont pour effet d'augmenter la charge sonore. A la lumière de ce qui précède, on constate que les nuisances engendrées sont nettement inférieures aux valeurs de planification (55 dB) en vigueur à cet endroit (degré de sensibilité II). Cela étant, le parking litigieux est conforme aux principes posés par l'art. 25 al. 1 LPE. S'agissant des extrémités du chemin du Stade, les nuisances correspondent à la somme des émissions provenant du chemin lui-même et des émissions des avenues de Rhodanie et des Figuiers. Les valeurs de planification étant dépassées à ces endroits, la question doit être abordée à la lumière de l'art. 9 OPB, dont on ne peut faire l'économie. C'est d'ailleurs en ce sens qu'elle a été tranchée par le tribunal (v. cons. 3e ci-dessus). 4.

Il s'agit maintenant de se demander si le projet contrevient à la réglementation sur la protection de l'air. a) Les recourants observent que le projet prend place dans une zone soumise à un plan de mesures d'assainissement de l'air. Comme les normes prescrites par l'OPair pour les valeurs limites des immissions d'oxyde d'azote sont dépassées, l'autorité devrait subordonner son autorisation à la mise en oeuvre de mesures propres à éviter une aggravation de la situation. Pour tenir compte du fait que l'état sanitaire de l'air se serait péjoré durant les huit années qui ont suivi l'adoption du plan des mesures OPair par le Conseil d'Etat le 21 juin 1995, chaque nouvelle place de parc créée devrait être compensée par une contre-mesure qui conduise au respect des normes en matière d'immissions. La municipalité a exposé que l'adoption du plan des mesures OPair a permis l'adoption de mesures d'assainissement, en particulier la hiérarchisation des réseaux routiers. L'état de la pollution de l'air fait l'objet d'un suivi régulier qui montrerait une maîtrise, voire une diminution du trafic. Le SEVEN admet pour sa part que le projet se situe dans une zone soumise à un plan d'assainissement de l'air et dans un périmètre où les normes prescrites pour les dioxydes d'azote sont dépassées. En application du plan des mesures, une coordination entre les nouveaux projets et les mesures OPair doit être réalisée. Toutefois, l'objectif général d'assainissement poursuivi par le plan n'interdit pas tout développement. En l'occurrence, le projet litigieux ne contreviendrait pas aux buts poursuivis par le plan. Se fondant sur la jurisprudence du Tribunal fédéral, le SEVEN fait également valoir que le plan des mesures ne peut interdire toute nouvelle construction conforme à l'affectation de la zone, dont les émissions seraient conformes à la moyenne, quand bien même la pollution globale de l'air serait déjà excessive dans le secteur. b) Il convient maintenant de se demander quelle est la portée du principe de prévention sur la réglementation en matière de protection de l'air. En ce qui concerne les installations stationnaires (v. art. 2 al. 1 OPair), le Tribunal fédéral a eu l'occasion de juger que les règles posées par les art. 5 al. 2 et 9 al. 2 OPair ne sont applicables que lorsque l'exploitation de l'installation projetée entraînerait à elle seule un dépassement des valeurs limites d'immissions. En revanche, lorsque les immissions excessives sont provoquées par plusieurs installations (art. 9 al. 4 OPair), l'autorité arrêtera un plan des mesures en application des art. 31 ss OPair (ATF 120 Ib 436 cons. 2 c/cc ; TA, arrêt AC 1997/0147 du 30 juin 1999) ; dans ces conditions, il n'y a pas lieu à limitation supplémentaire des émissions sur la base des art. 5 et 9 OPair. Dans le cas d'espèce, ce n'est pourtant pas les nuisances engendrées par le parking, comme installation stationnaire, qui sont en cause. Les recourants contestent l'accroissement de trafic qu'une offre supplémentaire de 92 places de parc pourrait engendrer dans un secteur déjà pollué. La question déterminante est donc de savoir si les nuisances secondaires liées au trafic provoquent des immissions excessives et,

dans l'affirmative, de déterminer quelles mesures adopter. Dans cette hypothèse, il y aura lieu de se reporter à l'art. 19 OPair, qui est ainsi libellé : « S'il est établi ou à prévoir que des véhicules ou des infrastructures destinées aux transports provoquent des immissions excessives, on procédera conformément aux articles 31 à 34. » On aboutit au même résultat en appliquant l'art. 9 al. 4 OPB (v. dans ce sens ATF IA.113/1999 du 26 mai 2000). Il suit de là que la limitation des immissions sera régie par le plan de mesures OPair. C'est lui qui déterminera les mesures propres à réduire les immissions excessives ou à y remédier (art. 32 al. 1 litt. c OPair), que l'art. 32 al. 2 litt. b OPair circonscrit comme suit : "pour les installations destinées aux transports, des mesures touchant la construction ou l'exploitation des installations de ces infrastructures ou visant à canaliser ou à restreindre le trafic". c) L'agglomération lausannoise est soumise à un plan de mesures OPair, établi par le SEVEN, dont l'approbation par le Conseil d'Etat remonte au 21 juin 1995. On mentionnera également l'existence d'un rapport intitulé "Plan des mesures OPair, situation 2000 et évolution" établi courant novembre 2002. Il convient d'en examiner la nature et la portée.

aa) C'est l'art. 44a al. 1 LPE qui constitue la base légale du plan de mesures relatifs à la pollution atmosphérique. Il est ainsi libellé: "Lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit dans un délai fixé un plan de mesures à prendre pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (plan des mesures)." Avant l'entrée en vigueur de cette disposition, qui remonte au 1^{er} juillet 1997, l'instrument du plan des mesures ne disposait pas encore de base légale formelle. Non prévue par le projet du Conseil fédéral (FF 1993 II 1467), cette disposition a précisément été introduite par la commission du Conseil national (BOCN 1995 III 1332) afin de conférer une base légale aux règles existantes de l'ordonnance (art. 31 ss OPair) et montrer qu'il ne saurait exister d'ordonnance non soumise à la loi (BOCN 1995 p. 2414).

bb) En vertu de l'art. 31 OPair, (on cite sur les points ci-après l'ordonnance modifiée le 15 décembre 1997 entrée en vigueur le 1^{er} mars 1988; le plan des mesures lausannois n'a cependant pas encore été adapté pour tenir compte de ces modifications) l'autorité établit un plan de mesures au sens de l'art. 44a LPE s'il est établi ou à prévoir que, en dépit de limitations préventives des émissions, des immissions excessives sont ou seront occasionnées par une infrastructure destinée aux transports (lit. a) ou plusieurs installations stationnaires (litt. b). L'art. 32 al. 1 OPair, dispose que le plan des mesures indique les sources des émissions responsables des immissions excessives (litt. a), l'importance des émissions dégagées par les différentes sources par rapport à la charge polluante totale (litt. b), les mesures propres à réduire les immissions excessives ou à y remédier (litt. c), l'efficacité de chacune de ces mesures (litt. d), les bases légales existantes et celles qui restent à créer pour chacune de ces mesures (litt. e), les délais dans lesquels ces mesures doivent être arrêtées et exécutées (litt. f), les autorités compétentes pour chacune de ces mesures (litt. g). Par mesures au sens de l'art. 32 al. 1 litt. c, il faut entendre pour les installations stationnaires, des délais d'assainissement plus courts ou une limitation des émissions complémentaires ou plus sévère (al. 2 litt. a), pour les installations destinées aux transports, des mesures touchant la construction, l'exploitation de ces infrastructures ou visant à canaliser ou restreindre le trafic (al. 2 litt. b). Parmi les mesures de limitation des nuisances atmosphériques, on peut mentionner les mesures relevant exclusivement de l'aménagement du territoire (par exemple la définition de l'affectation de la zone), les mesures relevant exclusivement de la protection de l'environnement (par exemple les prescriptions relatives aux installations de chauffage) ou encore les mesures mixtes, comme la limitation du nombre de places de parc. Le plan des

mesures peut prévoir toute mesure qui lui paraît apte à atteindre l'objectif visé, y compris les recommandations qui ne relèvent pas du droit de l'environnement, mais d'autres domaines comme l'aménagement du territoire ou la circulation routière (L. Subilia-Rouge, op. cit., pp. 5 ss). cc) Le nouvel art. 44a LPE présente l'intérêt de mieux situer le plan de mesures dans l'ordre juridique (Hofer, Handlungsbedarf und Perspektiven der USG-Revision für die Kantone, DEP 1996, p. 566) : il prévoit que le plan de mesures est contraignant pour les autorités et qu'il doit distinguer les mesures qui peuvent être ordonnées immédiatement et celles pour lesquelles les bases légales doivent encore être créées. Il en va donc du plan de mesures OPair comme des plans directeurs, qui ne sont contraignants que pour les autorités (art. 9 al. 1 LAT et 31 al. 1 LATC) et qui constituent simplement des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail de celles-ci (art. 31 al. 2 LATC). La nature du plan des mesures demeure néanmoins sujette à discussion. Qu'il s'agisse d'une espèce particulière de plan n'est pas contesté, bien que l'on puisse tantôt l'assimiler à une décision, tantôt à une règle de droit. On peut néanmoins admettre avec une partie de la doctrine qu'il s'agit " d'un acte de planification ou un plan territorial aux régimes juridiques spécifiques aptes à garantir le respect des fondements du principe de la légalité". On pourrait ainsi admettre que le plan, en tant qu'acte juridique, n'a pas un régime juridique unique, mais des régimes spécifiques déterminés par la loi, la jurisprudence ou la doctrine, le régime devant s'adapter à chaque objet planifié (sur ces questions, v. L. Subilia-Rouge, op. cit., p. 4 et la référence citée). Toujours est-il que le plan des mesures n'a pas pour effet de créer de nouvelles obligations à la charge des administrés (TA, arrêt AC 1997/0147 du 30 juin 1999) ; à tout le moins, ne leur est-il pas directement applicable (L. Subilia-Rouge, op. cit., p. 4). Il permet néanmoins de guider les autorités dans l'exercice de leur pouvoir d'appréciation. En définitive, le plan des mesures est un instrument de coordination qui permet aux autorités compétentes de procéder à une appréciation globale de la situation, lorsque les sources des émissions responsables des immissions excessives sont multiples et que les mesures à prendre sont nombreuses et diverses. Il permet également aux autorités d'ordonner, dans chaque cas particulier, une limitation complémentaire des émissions en respectant le principe de la proportionnalité et en garantissant l'égalité de traitement – ou l'égalité des charges entre les détenteurs d'installations (ATF 120 Ib 436 cons. 2c/cc ; 119 Ib 480 cons. 5a ; 118 Ib 26 cons. 5d ; 117 Ib 425 cons. 5c). d) On doit maintenant se demander si la municipalité et le SEVEN ont correctement fait usage de leur pouvoir d'appréciation pour déterminer le besoin en places de parc du projet. Il sera alors possible d'examiner s'il a été tenu compte du respect de la législation sur l'environnement, étant précisé que d'éventuelles restrictions ne pourraient se fonder que sur le plan des mesures OPair (v. cons. 4b/bb ci-dessus). aa) L'art. 40a RATC dispose que la réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement de véhicules en fonction de l'importance et de la destination de la construction ainsi que des facteurs de réduction définis par la norme de l'Union suisse des professionnels de la route SN 641 400 (aujourd'hui 640 290). A défaut de règle communale, dite norme est applicable. En l'espèce, la réglementation communale ne contient aucune disposition quant au nombre de places de parc admissibles pour une construction. Tout au plus peut-on mentionner l'existence de l'art. 110b du règlement concernant le plan d'extension de la commune de Lausanne. Cette disposition prévoit que la municipalité peut déroger à certaines règles de police des constructions pour des constructions souterraines ou semi-enterrées pour autant que le nombre de places de parc ne dépasse pas les besoins de l'immeuble existant ou projeté. Dans son principe, la réalisation de parkings souterrains est ainsi admise moyennant le

respect de certaines conditions. Cette disposition consacre implicitement la nécessité de coordonner la réalisation de telles installations aux besoins de l'immeuble existant ou projeté. bb) La norme VSS 640 290 sert à définir les besoins en cas de stationnement en cas de nouvelles constructions, ainsi qu'à définir les besoins pour des zones entières. Leur valeur sera comprise entre un seuil exigible (inférieur) et un seuil admissible (maximal). A cet effet, la norme contient des valeurs indicatives pour la détermination du besoin limite en cas de stationnement pour voitures particulières ainsi que des renseignements sur des facteurs d'influence devant être pris en considération lors de la détermination, respectivement, du besoin réduit et de l'offre à réaliser. La première étape du raisonnement consiste à déterminer le besoin limite, qui ne tient pas compte de la desserte éventuelle par d'autres moyens de transports ni des conditions locales ; il s'agit le plus souvent d'une valeur théorique correspondant à la limite supérieure de la demande en cas de stationnement. Le besoin réduit pourra être déterminé en tenant compte de la possibilité de remplacer l'usage de la voiture par les transports publics, la marche à pied ou l'usage des deux-roues et par l'usage multiple de cases de stationnement. Pour déterminer l'offre à réaliser, on tiendra encore compte de différents facteurs d'influence (charge de trafic acceptable sur le réseau routier, impacts admissibles sur l'environnement, protection de l'air et du site, faisabilité technique), dont une liste énumérative est proposée par les auteurs de la norme. L'autorité jouit d'un large pouvoir d'appréciation lorsqu'elle est amenée à prendre en considération les différents paramètres définis par la norme VSS 640 290. Il lui incombera alors de définir les éléments pertinents, leur équilibre et leur hiérarchie. cc) Ceci exposé, il convient maintenant de se demander si les calculs auxquels le SEVEN et la municipalité ont procédé prêtent le flanc à la critique ou s'ils peuvent être confirmés. aaa) Pour déterminer le besoin limite en places de stationnement, il convient tout d'abord de déterminer la catégorie de construction à laquelle appartient le projet. En l'espèce, il n'est pas contesté que l'on est en présence d'une entreprise de services, de sorte qu'il y aura lieu de se reporter au chiffre 9 de la norme. Les entreprises sont distinguées en fonction du type de visiteurs qui peuvent être amenés à les fréquenter. En l'espèce, la vocation des bâtiments projetés est l'hébergement de fédérations sportives internationales ; on peut dès lors les assimiler à des entreprises de services administratifs, voire à des administrations publiques (groupe 2). Cela étant, le besoin limite en cas de stationnement se monte à 0,6 case par place de travail pour le personnel ; il se situe entre 0,1 et 0,3 cases par place de travail pour les visiteurs, ce qui n'est pas contesté par les parties. Le litige porte sur le nombre de places de travail dont il y a lieu de tenir compte. Le constructeur, la municipalité (à tout le moins durant la procédure de recours) et le SEVEN font valoir que le critère déterminant est le nombre effectif de places de travail envisagées, qui oscillera entre 310 et 374. Les recourants sont d'avis qu'il faut faire abstraction du chiffre annoncé et se baser sur un calcul théorique en fonction de la surface de plancher disponible. Ils aboutissent ainsi à un nombre de places maximum de 185 unités de travail. Cette manière de procéder serait ainsi conforme au principe de l'égalité de traitement et éviterait toute spéculation sur le nombre de places de travail prévues. Pour sa part, le tribunal considère que la norme VSS 640 290 ne contient aucune disposition qui privilégierait une méthode d'évaluation aux dépens d'une autre. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, la référence à un nombre de places de travail théorique n'est pas érigée en règle absolue, ce qui résulte notamment de l'emploi du terme « en principe ». Rien ne s'oppose dès lors à ce que l'on se base sur le nombre effectif de places de travail pour déterminer le besoin limite. Au reste, on pourrait se demander si la formulation de la norme laisse également la possibilité de s'écarter des

valeurs moyennes retenues par l'approche théorique, mais la question peut toutefois demeurer indécise. L'autorité intimée était donc en droit d'estimer le nombre de places de travail par le biais d'une approche concrète. Il reste à se demander si son raisonnement se fonde sur des critères pertinents. Au regard de la configuration des lieux et de la vocation des bâtiments, il n'est pas abusif de baser le calcul du besoin limite sur une surface moyenne de 18m² par place de travail. En tablant sur 310 places de travail, les auteurs du projet n'ont en rien surestimé la capacité des bâtiments. On peut s'en convaincre en examinant les différentes possibilités d'aménagement des bureaux suggérées par le constructeur dans ses plaquettes promotionnelles. Certes, le caractère publicitaire de ces documents tendrait à mettre en évidence la limite supérieure des capacités d'accueil du projet ; toutefois, rien ne permet de penser que ces données auraient été artificiellement exagérées dans le but d'augmenter l'offre en places de parc. On ne saurait exclure que des locaux ne puissent être loués ou que certaines fédérations n'emploient qu'un personnel très restreint. Ces facteurs d'incertitude sont cependant compensés par le fait que l'on a pris en considération le chiffre situé au bas de la fourchette annoncée par le constructeur (310-374). Aux débats, ses représentants ont fait valoir que le projet devrait permettre d'accueillir quinze à seize fédérations sportives, douze d'entre elles s'étant d'ores et déjà engagées en ce sens. A la lumière de ce qui précède, force est de constater que l'autorité intimée n'a pas excédé ou abusé de son pouvoir d'appréciation en admettant que le projet pourrait accueillir 310 places de travail. Il est vrai que la municipalité s'est initialement basée sur une approche théorique en retenant un nombre de 185 places de travail (v. rapport du 2 mai 2003 produit à l'audience). Toutefois, les explications fournies en cours de procédure montrent qu'elle n'avait pas eu connaissance du nombre de places de travail envisagées par les auteurs du projet, le service en charge du dossier n'ayant pas pris connaissance du formulaire n° 51, destiné au SEVEN et au Service de l'emploi. Pour le surplus, c'est en vain que les recourants se réfèrent aux solutions retenues dans d'autres cantons ou villes du pays. La législation en vigueur dans le canton de Vaud règle expressément la question. Le large pouvoir d'appréciation laissé aux collectivités publiques par le renvoi à la norme VSS 640 290 ne saurait être assimilable à une lacune de la loi. En ce qui concerne le facteur à prendre en considération pour déterminer le besoin limite en place de parc visiteurs, la norme prévoit une fourchette allant de 0,1 à 0,3. Une note interprétative prévoit toutefois ce qui suit : « valeurs inférieures pour les grands établissements (plus de 100 places de travail), valeurs supérieures pour les petits établissements (moins de 30 places de travail) ». En l'espèce, le SEVEN et la municipalité ont pris la valeur moyenne de 0,2. Pour leur part, les recourants soutiennent que la taille du projet justifie d'appliquer le coefficient 0,1. A la rigueur des principes posés par la norme VSS 640 290, l'ampleur du projet – nettement supérieur à 100 places de travail – commanderait de prendre en compte la valeur inférieure de la fourchette. Sur ce point, la critique des recourants est fondée. On verra toutefois que cela n'aura guère d'influence sur le résultat final. C'est le lieu de relever les assurances données par les représentants de la Maison du sport selon lesquelles les places visiteurs ne seront pas accessibles à la clientèle du restaurant, seules les personnes régulièrement invitées par l'une ou l'autre des fédérations étant admis à en bénéficier. bbb) Pour déterminer le besoin réduit, on devra déterminer dans quelle mesure l'usage de la voiture particulière peut être remplacé par d'autres moyens de transport. Pour ce faire, on tiendra compte des motifs de déplacement et de la qualité de la desserte par les transports publics (niveau de service et accessibilité de l'arrêt). S'agissant du type de moyens de transport, il n'est pas contesté que l'on se trouve dans une zone desservie par des lignes urbaines de bus

(catégorie B). Il convient ensuite de déterminer le niveau de service en transports publics, qui s'exprime par la cadence de passage des bus. Les recourants sont d'avis qu'elle est inférieure à 5 minutes. Les bâtiments projetés se situeraient en effet à proximité de trois lignes de bus différentes que l'utilisateur pourrait choisir à sa guise pour ses déplacements. Pour le SEVEN et la municipalité, on devra tenir compte d'une cadence moyenne de 5 à 9 minutes. Selon la municipalité, la cadence se détermine sur la base de chaque ligne de transports publics ; on ne saurait les additionner, dès lors que l'utilisateur ne peut emprunter qu'un seul arrêt à la fois. Si l'on part des principes posés par la note explicative figurant au pied du tableau 6 (p. 12) de la norme, on tiendra compte – pour chaque ligne - de la cadence dans le sens le plus chargé entre 06h00 et 20h00. Puis, on déterminera la cadence moyenne en tenant compte de l'ensemble des moyens de transports publics à disposition dans le secteur concerné. En l'espèce, il est constant que les usagers pourront bénéficier de trois lignes de bus (n° 1, 2 et 4), dont les cadences horaires sont toutes inférieures ou égales à 10 minutes. Cela étant, il faut admettre que la cadence déterminante est inférieure à 5 minutes, de sorte que le niveau de service offert relève de la catégorie d'arrêts II (v. tableau 6, p. 12). A partir de là, on devra attribuer un niveau de qualité à la desserte de la zone, en fonction de l'accessibilité des arrêts par les piétons. A juste titre, les recourants font valoir que plusieurs arrêts se trouvent à l'intérieur d'un cercle de 300m autour de la parcelle litigieuse. Ils en déduisent que l'accessibilité des arrêts se situerait en niveau A. Tout en admettant la présence de plusieurs arrêts dans un rayon de 200 à 300m, la municipalité estime que l'on devrait tenir compte d'un niveau B. Son raisonnement se fonde toutefois sur la prémisse d'un niveau de cadences moyen de catégorie III (v. tableau 6, p. 12). En réalité, bien qu'erroné sur ce point, le calcul de la municipalité aboutit à un résultat qui ne prête guère le flanc à la critique. La norme VSS 640 290 permet en effet d'attribuer le niveau de qualité immédiatement inférieur lorsqu'il y a lieu de tenir compte de circonstances particulières. En l'espèce, on pourra tenir compte de la dénivellation qui sépare l'avenue de Rhodanie de l'avenue de Cour pour l'accès aux arrêts des lignes de bus n° 1 et 4 ; la ligne n° 2 est en effet la plus attractive à cet égard, comme le soutient à juste titre la municipalité (v. observations du 6 janvier 2004). De plus, les arrêts de la ligne de bus n° 2 se situent plus près de la limite du rayon de 300m que de la parcelle litigieuse. Dans ces conditions, il est tout à fait admissible de colloquer la desserte en niveau B. Le raisonnement est conforme aux principes posés par la norme VSS 640 290. Il convient maintenant de déterminer le besoin réduit en pourcent du besoin effectif. Il se situerait entre 12,4 (facteur de 40%) et 18,6 (facteur de 60%) pour les visiteurs et entre 65,10 (35%) et 93 (50%) pour les employés (on remarque à cet égard que le calcul du besoin réduit par la Direction des travaux, rapport du 2 mai 2003, reposait sur une erreur de méthode claire : coefficient et facteur de réduction ont été confondus, comme l'ont du reste montré les recourants dans leurs déterminations du 23 décembre 2003). Au total, le besoin réduit serait donc compris entre 77,50 et 111,6 places de parc. Cela étant, le nombre de places de parc prévu par le projet ne se situe pas dans la partie inférieure de la fourchette admissible, contrairement à ce que soutiennent la municipalité et le SEVEN. En revanche, il se situe dans l'intervalle de valeurs défini par la norme VSS 640 290 (tableau 8, p. 13). ccc) Pour déterminer l'offre en cas de stationnement à réaliser, on devrait encore tenir compte d'un certain nombre de facteurs d'influence auxquels renvoie la norme (v. tableau 1, p. 5). aaaa) Il s'agit de se demander si la législation en matière de protection de l'environnement impose une diminution du nombre de places de parc, tel que déterminé selon le critère du besoin réduit. La norme VSS prévoit en effet de tenir compte de l'impact du projet sur l'environnement. Si les valeurs

admissibles sont dépassées, il y aura lieu de prendre des mesures particulières, comme l'adaptation du régime de stationnement. En l'espèce, on doit admettre que l'installation litigieuse, considérée pour elle-même, respecte les dispositions fédérales sur la protection de l'environnement et les prescriptions de la zone dans laquelle elle se trouve. En revanche, elle contribuera à augmenter la pollution présente dans un secteur où les valeurs limites d'immission en dioxyde d'azote (NO₂) et d'ozone (O₃) sont dépassées (v. annexe 7 OPair). Or, les immissions sont excessives à partir du moment où elles dépassent une ou plusieurs des valeurs limites fixées à l'annexe 7 OPair (RDAF 1998 I 185, cons. 7a/aa). Dans une telle situation, il y aurait lieu d'ordonner, à titre préventif et indépendamment des nuisances existantes, les réductions réalisables sous l'angle de la technique et de l'exploitation économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE) et, cas échéant, des limitations plus sévères (art. 11 al. 3 LPE), basées sur l'art. 12 LPE. bbbb) Toutefois, contrairement à ce qui est admis dans le domaine de la lutte contre le bruit, la législation fédérale ne contient pas de dispositions spéciales de restriction de bâtir en matière de protection de l'air. Le Tribunal fédéral considère en effet que l'autorité ne peut pas invoquer le motif de l'excès des nuisances d'ensemble pour refuser d'autoriser la réalisation de projets conformes à la zone et qui ne produiront pas d'émissions supérieures à la moyenne (ATF 120 Ib 436, cons. 2c/cc ; 119 Ib 480, cons. 5c et d = JT 1995 I 488 cons. 5, qui concernait un parking de 137 places ; 118 Ib 26 cons. 5 = JT 1994 I 456 ; TA, arrêt AC 1997/0147 du 30 juin 1999 ; AC 1992/094 du 3 septembre 1992). On pourrait alors se demander si la solution passe par une adaptation de la réglementation des zones, basée sur une modification sensible des circonstances (art. 21 al. 2 LAT). Le Tribunal fédéral a toutefois jugé qu'une pollution excessive dans un endroit ne permettait en principe pas la remise en question d'un plan de zones dans une procédure d'autorisation de bâtir (JT 1995 I 488 cons. 5c). En l'espèce, la situation ne s'est pas modifiée à ce point que l'on puisse déroger au principe de la stabilité des plans. cccc) On ne saurait toutefois déduire de ce qui précède que le projet litigieux peut être admis sans autre examen. Comme on se trouve dans une situation où plusieurs installations produisent des nuisances excessives, c'est le plan des mesures OPair qui déterminera la portée du principe de prévention (v. art. 19 OPair ; cons. 4b ci-dessus). En d'autres termes, il faut se demander si le projet contrevient à l'une ou l'autre des mesures figurant dans le plan OPair de l'agglomération lausannoise. Parmi les mesures préconisées, les auteurs du plan ont prévu d'axer l'effort sur la mise en place d'une politique de stationnement public et la maîtrise du stationnement privé (v. fiche TI A.6 « Maître du stationnement » ad annexe I). Dans le rapport de situation 2000, édité en novembre 2002, il était indiqué que la mesure était prioritaire et que sa réalisation était toujours en cours. S'agissant des places de parc privées, il est seulement prévu que "l'octroi d'un certain nombre de places dans un permis de construire tient compte de la desserte en transports publics". Il n'est pas douteux que l'autorité doit tenir compte de cette recommandation lorsqu'elle est amenée à trancher la question du nombre de places de parc privées à autoriser. C'est en ce sens que le plan des mesures canalise le large pouvoir d'appréciation que lui concède en la matière la législation sur l'aménagement du territoire, singulièrement la norme VSS 640 290. En l'espèce, force est cependant de constater que le critère de la desserte en transports publics a déjà été pris en considération lorsqu'il s'est agi de déterminer le besoin réduit en places de parc. Sauf à commettre un abus du pouvoir d'appréciation, il n'y a pas lieu de tenir compte de ce critère une seconde fois. On peut donc admettre que les critères du transfert modal et de l'utilisation accrue de la mobilité non motorisée sont pris en compte. Pour le surplus, force est de constater que le besoin réduit est

calculé sur la base de valeurs situées à la limite inférieure autorisée par la norme (v. tableau 8, p. 13). La recommandation du plan de mesures visant à maîtriser le stationnement privé ne saurait déployer d'effets plus incisifs, contrairement à ce que souhaiteraient les recourants. Les impératifs découlant de la protection de l'environnement ont ainsi été correctement pris en considération. On ne se trouve pas dans une constellation semblable à celle qui a fait l'objet de l'ATF 1A.113/1999 du 26 mai 2000 publié in ZBl 2002 p. 41 (résumé in RDAF 2003 I 388). Dans cette espèce, le plan d'assainissement cantonal prévoyait une modification de la politique de stationnement, dans l'idée que la réduction de l'offre peut conduire à une limitation de l'usage de la voiture. En application de ce plan, la loi bâloise sur les constructions avait délégué au Conseil d'Etat la compétence d'édicter une ordonnance sur le nombre maximum de places admissibles. Le Tribunal fédéral a considéré que le plan était partie intégrante de l'ordonnance et qu'il liait l'autorité. Les coefficients dégressifs prévus pour déterminer le nombre de places de parc devaient dès lors être appliqués dans la zone en cause. dddd) On aurait certes pu se demander si le nombre et l'utilisation des cases étaient de nature à entraîner un dépassement de la capacité du réseau routier existant (v. ch. 15, p. 14). A cet égard, on peut admettre que le rapport 2000 du plan des mesures fait état d'un renforcement du trafic sur l'axe Rhodanie-Ouchy, à la suite des mesures prises pour délester le trafic dans le quartier du sud de la gare (rapport 2000, p. 17). En revanche, il ne met nullement en évidence un risque de saturation des voies de communication qui desservent la parcelle litigieuse (Rhodanie, Stade, voire Figuiers). On ajoutera que, selon les estimations du SEVEN, le projet serait susceptible d'engendrer un trafic journalier moyen (TJM) de quelque 400 mouvements de véhicules. Si l'on considère que l'avenue de Rhodanie supporte un TJM de plus de 20'000 véhicules par jour (données actualisées à fin septembre 2003), force est de constater que l'accroissement de trafic lié au parking est trop ténu pour mettre en péril la capacité du réseau routier existant. Pour le surplus, les autres critères suggérés par les auteurs de la norme VSS 640 290 (p. 15) n'ont guère de pertinence dans l'examen du cas d'espèce. ddd) En résumé, le calcul peut se résumer comme suit :

186 Places visiteurs	0,1 x 310	=	31		
Total			217	2.	Besoin réduit Places
employés	186 x 40%	=	74,40	Places visiteurs	31 x 40% =
12,40	Total		86,80	3.	Offre à
réaliser	:		87 places	»	

Contrairement à ce que fait valoir le SEVEN (v. déterminations du 1er septembre 2003), on doit admettre qu'en prévoyant 92 places de parc le projet ne se situe pas dans le bas de la fourchette définie par la norme VSS. Il faut toutefois garder à l'esprit qu'il s'agit d'un ordre de grandeur à respecter. Compte tenu du large pouvoir d'appréciation dont dispose l'autorité en la matière et de la retenue qui s'impose au tribunal en application de l'art. 36 LJPA, la décision peut être confirmée. Les erreurs et les imprécisions mises en évidence n'ont pas d'influence décisive sur le résultat auquel ces autorités ont abouti. Par ailleurs, on ne saurait tirer argument des normes en matière de protection de l'air pour imposer une réduction plus importante de l'offre en cases de stationnement par rapport au besoin réduit défini sur la base de la norme VSS 640 290. En résumé, on doit admettre avec le SEVEN que le projet litigieux ne contrevient pas à la logique du plan de mesures OPair, qui de manière générale n'interdit pas tout développement dans un secteur soumis à des impératifs d'assainissement. eee) Les recourants font encore valoir que le SAT a refusé, en date du 18 juillet 2003, la délivrance d'une autorisation spéciale portant sur la construction d'un niveau supplémentaire dans le

parking de Bellefontaine, à Lausanne. Les principes qui ont conduit à cette décision devraient être applicables au cas d'espèce. Toutefois, comme ils l'admettent eux-mêmes, la décision rendue par le SAT concernait un projet de parking indépendant. Il n'était pas lié à un projet générateur d'emplois, contrairement au cas d'espèce, et ne répondait donc pas aux besoins de mobilité créés par un bâtiment nouveau (on rappelle que ce critère apparaît aussi à l'art. 110 RPE). En outre, il devait prendre place dans un secteur desservi par un réseau de transports publics beaucoup plus dense que celui de la Maison du Sport international, ce qui allait à l'encontre du but poursuivi visant à décourager la mobilité individuelle. Par ailleurs, il s'agissait de diminuer le nombre de véhicules accédant au centre-ville, en particulier durant les heures de pointe, alors que le projet litigieux prendra place en périphérie. Dès lors, force est de constater que les deux projets présentent des différences suffisamment marquées pour que des solutions différenciées se justifient à leur égard. 5.

Les recourants estiment que le SEVEN ne devrait pas se limiter à prendre en considération les nuisances (relativement faibles) que le projet engendrerait. Il lui incomberait au contraire de tenir compte du contexte dans lequel il s'insère. A cet égard, ils rappellent que l'entreprise Philipp Morris envisagerait une importante extension de son siège comprenant, dans un premier temps, une augmentation des possibilités de parcage de quelque 500 places. Dans cette perspective, il serait urgent de prévoir des mesures compensatoires adéquates permettant un assainissement durable des immissions sonores et de la qualité de l'air. La charge supplémentaire de trafic résultant de ce projet favoriserait l'engorgement du trafic sur l'avenue de Rhodanie, ce qui aurait pour effet de reporter les flux sur les autres voies de communication du quartier. Les recourants réclament dès lors des mesures propres à enrayer toute dégradation supplémentaire, en particulier la mise en zone 30km/h des "tronçons colloqués parmi les rues de dessertes des avenues de Cour et du Mont d'Or." Ils mettent encore en évidence les nuisances qui seraient liées aux difficultés de circulation sur le carrefour Stade-Rhodanie. On admettra avec la municipalité que le plan concernant la parcelle sur laquelle le projet de l'entreprise Philipp Morris devrait prendre place est déjà en force. Il ne saurait être remis en cause dans la présente procédure. Les recourants sont d'avis que l'on doit en tenir compte pour la construction litigieuse en prévoyant déjà des mesures compensatoires permettant un assainissement des immissions sonores et de la qualité de l'air. Sur ces questions, on se référera à ce qui a été exposé aux considérants 3 et 4 ci-dessus. S'agissant des immissions sonores, le SEVEN a exposé à juste titre qu'en tenant compte des réalisations prévues dans le secteur, le seuil de perceptibilité du trafic induit serait encore plus important et permettrait un accroissement du trafic plus important, favorable au constructeur ; l'art. 9 OPB serait ainsi respecté. Pour la municipalité, il n'est pas exclu d'instituer une zone 30km/h pour le quartier des recourants. Elle a d'ailleurs pris un engagement en ce sens, lors de l'audience du 7 novembre 2003. Une telle mesure est recommandée pour atteindre le but de protection de l'air poursuivi par la ville, mais elle n'est pas indispensable. Quoi qu'il en soit, on doit admettre que de telles mesures font l'objet d'une planification propre qui n'est pas liée à la réalisation de projets particuliers. Dans le cas d'espèce, on peine à distinguer le lien existant entre l'instauration d'une zone 30km/h et le parking projeté. Pour cette raison également, on ne saurait assortir le permis de construire d'une charge visant à la mise en œuvre des mesures préconisées. Il en va de même s'agissant des mesures visant à rendre plus performante la hiérarchisation du réseau routier demandées par les recourants (v. mémoire du 3 novembre 2003, pp. 9 ss), de sorte qu'il n'y a pas lieu de donner suite à leurs réquisitions sur point (op. cit., ch. 3.2.4, p. 12). S'agissant enfin de la réglementation du débouché sur le chemin du Stade, les remarques formulées par

les recourants sont tout à fait dignes d'intérêt. On peut en effet craindre que le tourner à gauche depuis le chemin du Stade (ou depuis l'avenue de Rhodanie) soit entravé par la densité de la circulation, à tout le moins durant les heures de pointe. Cette problématique n'est toutefois pas aigüe au point que l'accès prévu puisse être qualifié de dangereux et partant contraire aux exigences déduites des art. 19 LAT, 49 et 104 al. 3 LATC. Pour le surplus, le tribunal n'a pas à statuer sur les griefs et réquisitions portant sur des mesures d'assainissement sans rapport avec la présente procédure (v. cons. 3e/dd ci-dessus).

6. Les considérants qui précèdent conduisent à rejeter le recours dans la mesure où il est recevable. On prendra également acte du retrait du recours d'Albert Girod (sans frais à sa charge; son intervention n'a en effet pas compliqué l'instruction). Compte tenu de la complexité du dossier et des opérations effectuées, les frais d'arrêt seront arrêtés à 3'000 francs. La moitié sera supportée par les recourants, solidairement entre eux, qui succombent. Il convient d'en mettre l'autre moitié à la charge de la Commune de Lausanne; les calculs sur lesquels se fondait la décision attaquée (nombre des places de parc autorisées) prêtaient en effet le flanc à la critique à divers égards, ce qui a prolongé l'instruction. Pour cette même raison, il n'y a pas lieu de lui allouer de dépens, bien qu'elle ait eu recours à un homme de loi (art. 55 LJPA).

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