

VD_OMNI AC.2006.0305 vom 28. Dezember 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-12-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2006.0305

FR: VD_OMNI AC.2006.0305 du 28 décembre 2007

IT: VD_OMNI AC.2006.0305 del 28 dicembre 2007

Regeste

TROXLER/Conseil communal de Corsier s/Vevey, Service des forêts, de la faune et de la nature, Service des routes, Département des finances Autorité de surveillance, Service de l'environnement et de l'énergie, Département de l'économie | Protection contre le bruit; utilisation accrue d'une route nécessitant un assainissement; lorsque les valeurs limites d'immission sont déjà largement dépassées, l'exploitation d'une installation fixe nouvelle ne doit pas entraîner la perception d'immissions de bruit plus élevées (art. 9 let. b OPB); le respect des valeurs limites d'immission n'est ainsi pas exigé. En l'espèce, l'augmentation de trafic prévue par la réalisation du plan de quartier (840 véhicules par jour sur un trafic actuel de 2'400 véhicules par jour) entraîne une augmentation perceptible du niveau de bruit estimée à 1.4 dBA pour une vitesse à 80 km/h. Mais la réduction de la vitesse autorisée de 80km/h à 50 km/h entraîne une réduction du niveau de bruit de plus de 2 dB(A) et contribue à l'assainissement de la route au sens de l'art. 16 LPE. Une telle mesure peut donc être prévue par le règlementation du plan de quartier ; elle est de plus aisément réalisable, sans frais disproportionnés (pose d'une nouvelle signalisation).

Erwägungen

E. 1

a) La loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1991 (ci-après : LFo) a pour but de préserver les forêts dans leur étendue et leur répartition géographique et de les protéger également en tant que milieu naturel (art. 1 er al. 1 let. a et b LFo). L'art. 3 LFo prévoit à cet effet que l'aire forestière ne doit pas être diminuée. Le législateur fédéral a voulu garantir que les forêts puissent remplir leurs fonctions, notamment leurs fonctions protectrice, sociale et économique (art. 1 er al. 1 let. c LFo). L'art. 2 LFo définit la forêt de la manière suivante : par forêt, on entend toute surface couverte d'arbres ou d'arbustes forestiers à même d'exercer des fonctions forestières. Leur origine, leur mode d'exploitation et la mention au registre foncier ne sont pas pertinents (al. 1). Sont également assimilés aux forêts les pâturages boisés et les peuplements de noyers et de châtaigniers (al. 2 let. a). En revanche, ne sont pas considérés comme des forêts les groupes d'arbres ou d'arbustes isolés, les haies, les jardins, les parcs et les espaces verts ainsi que les cultures d'arbres plantés sur un terrain non boisé pour une utilisation de courte durée (al. 3). Dans les limites fixées par le Conseil fédéral, les cantons peuvent préciser la largeur, la surface et l'âge que doit avoir un peuplement sur une surface conquise par la forêt, ainsi que la largeur et la surface minimales que doit avoir un autre peuplement pour être considéré comme de la forêt. Mais si le peuplement en question exerce une fonction sociale ou protectrice particulièrement importante, les critères cantonaux ne sont pas applicables (al. 4). b) L'art. 1 er de l'ordonnance sur les forêts du 30 novembre 1992 (ci-après : OFo) prévoit que les cantons peuvent préciser les valeurs requises pour qu'une surface boisée soit reconnue comme de la

forêt en fixant les limites suivantes : la surface doit comprendre une lisière appropriée entre 200 et 800 m² (let. a), la largeur de la surface boisée comprenant la lisière appropriée peut être fixée entre 10 et 12 mètres (let. b) et l'âge du peuplement sur une surface conquise par la forêt doit être de 10 à 20 ans (let. c). Si le peuplement exerce une fonction sociale ou protectrice particulièrement importante, il doit être considéré comme de la forêt, indépendamment de sa surface, de sa largeur ou de son âge (al. 2). Les art. 50 al. 1^{er} LFo et 66 OFo chargent les cantons d'édicter les prescriptions d'exécution nécessaires à l'application de la loi fédérale. L'art. 2 de la loi forestière vaudoise du 19 juin 1996 (ci-après : LvFo) précise que sont considérées comme forêts au sens de la législation fédérale les surfaces boisées de 800 m² et plus (let. a), les cordons boisés de 10 mètres de largeur et plus (let. b), les surfaces conquises par un peuplement depuis plus de vingt ans (let. c), les rives et berges boisées des cours d'eau non corrigés (let. d) et les rideaux-abris (let. e). Le droit cantonal ne fixe pas de réserve concernant les surfaces qui exercent une fonction sociale ou protectrice particulièrement importante et qui ne répondraient pas aux critères quantitatifs définis à l'art. 2 LvFo. c) La jurisprudence fédérale a précisé que les aires boisées d'environ 500 m² et d'une largeur de 12 mètres avec un âge de plus de quinze ans peuvent régulièrement remplir des fonctions forestières alors que de plus petites surfaces ne peuvent en général pas être assimilées à de l'aire forestière. Mais le Tribunal fédéral a admis qu'une surface de 325 m² répondait à la notion fédérale de forêt à l'intérieur d'une zone à bâtir (ATF 110 Ia 91); l'étendue de la surface boisée en cause ne joue en général qu'un rôle secondaire (ATF 118 Ib 511 consid. 5); la conservation de chaque bosquet de forêt est en principe nécessaire à l'ensemble de l'aire forestière et à ses fonctions; tel est surtout le cas des parcelles situées dans les localités ou à leurs limites et qui ne doivent pas être grignotées petit à petit par la pression des constructeurs (ATF 110 Ib 382). Ainsi, lorsqu'un canton fait usage de la compétence que lui reconnaît l'art. 1^{er} al. 1 OFo de façon schématique et sans distinction pour tous les peuplements du territoire communal, malgré leur grande diversité, il contredit le sens et le but des critères quantitatifs et par là même la notion qualitative de forêt. La loi forestière vaudoise est à cet égard incomplète dans la mesure où elle fixe comme critère quantitatif déterminant la surface de 800 m² au minimum, un âge de vingt ans et une largeur de dix mètres sans réserver les cas où les fonctions protectrices de la forêt sont prépondérantes. Selon la jurisprudence fédérale, il n'est pas possible de se baser sur une réglementation cantonale contraire au droit fédéral. En pareil cas, les critères minimaux développés par la jurisprudence fédérale doivent trouver application de la même manière que dans les situations où il n'existe aucune disposition cantonale d'exécution correspondante (voir ATF 122 II 72 consid. 3b/bb p. 80). d) Le Conseil fédéral s'est écarté de la jurisprudence fédérale et des limites quantitatives qui résultaient du message en fixant les seuils de 800 m² et de vingt ans à l'art. 1^{er} al. 1 OFo. Mais une réglementation cantonale suffisamment élaborée peut utiliser ces valeurs limites dans des cas particulièrement appropriés sans pour autant violer la notion qualitative de forêt qui reste seule déterminante. Ce sont en effet les fonctions protectrice, sociale ainsi que celle liée à la protection du milieu naturel qui sont déterminantes pour qualifier un boisement de forêt. A cet égard, la protection de la nature et du paysage compte comme l'une des fonctions sociales importantes de la forêt. Ainsi, il faut tenir compte des buts de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (ci-après : LPN) qui visent à ménager et à protéger l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les sites évocateurs du passé, les curiosités naturelles et les monuments du pays, et d'en préserver l'intégrité là où il y a un intérêt général prépondérant (art. 1^{er} let. a et art. 3 al. 1

LPN; ATF 113 Ib 349 consid. 5). En ce qui concerne le paysage, il s'agit d'une protection esthétique ; la forêt fait partie intégrante du paysage et en constitue l'un des éléments caractéristiques essentiels (ATF 112 Ib 209 consid. 8 et 108 Ib 183). Aussi, les fonctions des surfaces boisées pour la protection de la nature ont été renforcées par les dispositions de la LPN concernant la protection des biotopes (art. 18 al. 1 bis et 18b LPN) lorsque la forêt joue un rôle important dans l'équilibre naturel ou présente des conditions particulièrement favorables à la biocénose (voir ATF 112 Ib 431). Toutefois, il n'appartient pas au droit forestier de se substituer aux tâches d'aménagement du territoire et de la protection de la nature et du paysage. Ces tâches relèvent en grande partie des cantons et n'importe quel buisson ou bosquet n'entre pas dans le champ d'application de la législation forestière fédérale. A cet égard, les surfaces volontairement boisées pour apporter de la verdure dans les zones urbanisées ne doivent, par principe, plus être considérées comme forêt au sens de la loi (FF 1988 III p. 174-175). En définitive, il ressort de la jurisprudence fédérale que les peuplements exercent en règle générale une fonction forestière dès qu'ils atteignent une surface de 500 m² et que les fonctions sociale et protectrice de la forêt doivent être reconnues comme déterminantes, indépendamment des critères quantitatifs fixés par le droit cantonal (voir ATF 124 II 165 consid. 5c et ATF 125 II 440 consid. 2c). e) A l'art. 2 al. 2 et 3 LFo, le législateur fédéral énumère diverses formes de peuplements qui tombent sous le concept juridique de forêt (al. 2), respectivement en sont exclus (al. 3). C'est afin de délimiter ce concept que l'alinéa 3 énumère certains boisements aux fonctions particulières. Parmi ces formes de peuplements particulières, non soumises au régime forestier, on compte notamment les jardins, les espaces verts et les parcs. La mise en place d'un peuplement de ce type implique toujours une intervention volontaire en vue de le configurer ou tout au moins la volonté de tolérer un peuplement qui se développe en vue de poursuivre des objectifs déterminés et avec un certain lien par rapport aux environs (cf. ATF 124 II 85 et ss. consid. 4d et référence au message relatif à la loi fédérale sur les forêts). Une telle exigence existe pour les parcs, les jardins et les espaces verts. Selon le type de boisement existant, les éléments de configuration et le but poursuivi, c'est l'aspect de jardin, de parc ou d'espace vert qui l'emportera. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, le passage entre chacun de ces types est progressif, et il n'est pas possible de délimiter clairement ces concepts les uns par rapport aux autres ; ils se superposent. Ce qui compte, c'est que ces trois formes de présentation de peuplement sont appréhendées ensemble et que le législateur exprime ainsi le fait qu'elles présentent des caractéristiques communes. f) En l'espèce, le Plan de Quartier « Manoir de Ban » délimite le périmètre de l'aire forestière sur la parcelle concernée (cf. art. 6 al. 3 et 4 du règlement) ; le recourant conteste la limite fixée en se prévalant du fait que le parc devrait être inclus dans le périmètre de l'aire forestière. Le bien-fonds est composé de trois secteurs principaux : le plateau avec le manoir et le parc (verger, potager, pelouses, etc.) ; une première rupture de pente suivie d'une bande de terrains en légère déclivité avec les aménagements de loisirs (piscine, tennis, roseraie, etc.) ; une seconde rupture de pente plus forte avec la forêt qui s'étend jusqu'aux berges de la Veveyse en contrebas (cf. Etude environnement et paysage, Rapport technique, juin 2004, état juin 2005, Communauté de travail interdisciplinaire Hintermann & Weber SA, In Situ SA, Ecolution, p. 5 ; ci-après : Etude nature). Les critères quantitatifs fixés par les lois fédérale et cantonale sont largement dépassés ; en effet, la surface de la zone de verdure s'élève à 48'703 m², celle de la zone intermédiaire à 13'672 m², et celle de la zone forestière à 70'483 m². En outre, les plantations présentes dans le parc sont âgées de bien plus de vingt ans, certaines ayant été introduites par Chaplin et d'autres datant d'avant son

arrivée au manoir. La forêt comprend par exemple des peuplements dont l'âge varie entre 50 et 150 ans. Toutefois, comme on l'a vu ci-dessus, les critères quantitatifs ne sont pas à eux seuls déterminants ; il est en effet possible que des surfaces boisées satisfaisant largement aux critères quantitatifs n'exercent aucune fonction forestière, comme cela peut être le cas pour les parcs et les espaces verts d'une certaine étendue. En l'occurrence, une nette distinction existe entre le parc et la forêt. Celle-ci occupe les pentes assez raides de la propriété et elle forme une ceinture verte autour du parc d'est en ouest en passant par le sud; elle a une fonction de protection de pente importante en stabilisant le sol. Outre cette fonction, elle a un intérêt biologique et paysager presque tout aussi important, car elle est située dans une région très urbanisée (cf. Etude nature, p. 8). S'agissant du parc, il est composé de bouquets d'arbres disséminés dans l'espace qui forment des « clumps » selon la terminologie anglaise des jardins de l'époque ; ils associent des essences caduques et d'autres résineuses, choisies pour l'effet ornemental produit par le contraste des tons, des textures et des densités ; le tracé curviligne des cheminements offre des points de vue changeants ; de grandes étendues de pelouse sont contournées par les chemins dans un habile travail de composition de l'espace, établissant des proportions entre le vide des étendues herbeuses et les volumes végétaux. L'arborisation, qui se détache en plans successifs devant le volume boisé de la forêt couvrant les pentes, est composée dès l'origine d'essences remarquables, témoignages de cette époque des introductions exotiques qui influença les plantations des autres propriétés de la région (cf. Etude nature, p. 11). A cause d'un entretien qui s'est progressivement relâché et en l'absence d'arrosage et de fumure, les pelouses se sont transformées en prairies proches de compositions floristiques spontanées ; le parc présente quelques formes de transition évoluant vers la prairie de type plutôt maigre. Les coupes de l'herbe se sont espacées, certaines surfaces ne paraissant pas avoir été fauchées depuis plusieurs années (cf. Etude nature, p. 12). Toutefois, cet aspect ne saurait constituer un élément suffisant pour inclure le parc dans le périmètre de l'aire forestière. En effet, l'existence d'un parc ou d'un jardin doit être jugée sur la base de l'ensemble des circonstances et une appréciation objective s'impose. Dans un parc, le peuplement ne sert qu'au délassement et non pas à l'exploitation sylvicole ; les espèces d'arbres et arbustes se distinguent souvent de celles qui poussent habituellement dans la même région ; la surface est arrangée et entretenue en fonction des critères prévalant pour l'aménagement des espaces verts ; on y trouve souvent des installations caractéristiques des parcs telles que bancs, murets, allées, etc. On peut cependant être en présence d'un parc au sens de l'art. 2 al. 3 LFo même si tous ces éléments ne sont pas réunis. Toutefois, lorsqu'à la suite d'un défaut d'entretien, un parc retrouve les caractéristiques d'un bien-fonds forestier, l'état antérieur ou les intentions du propriétaire à l'origine importent peu. L'essentiel est que l'intention originelle demeure visible (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1A.13/2005 du 24 juin 2005, consid. 4.5 et 4.6). Ainsi, lorsque le processus de forestation est achevé, le terrain qui fut un espace vert ou un parc est soumis à la législation sur les forêts, pour autant qu'il en remplisse les critères quantitatifs et qualitatifs (sous réserve de l'art. 13 LFo) (ZBI 104/2003 p. 491). S'agissant plus précisément des espaces verts, la jurisprudence a précisé que l'élément de volonté était absent si un terrain réservé à la construction n'était tout simplement pas entretenu et que cet abandon permettait l'apparition d'arbres forestiers; cet élément peut en revanche être considéré comme présent lorsque le propriétaire d'un bien-fonds tolère consciemment la croissance d'une forêt qui survient naturellement, à savoir l'intègre dans la planification de son terrain (cf. ATF 124 II précité). Il ressort de l'Etude nature que l'on est bien en présence d'un parc au vu des essences exotiques qui y

sont plantées et de l'aménagement de l'espace. En effet, malgré le faible entretien, la composition du parc, caractérisée par le réseau de cheminement existant, les espaces ouverts et les masses arborisées, est préservée. L'intention originelle demeure ainsi visible, conformément à la jurisprudence fédérale. En outre, on ne se trouve pas dans l'hypothèse dans laquelle l'absence d'entretien d'une parcelle aurait permis l'apparition d'arbres forestiers, sans que cela ne corresponde à la volonté des propriétaires. Enfin, la surface en question n'exerce pas une fonction sociale (paysagère ou de délasserment) ou protectrice particulièrement importante. En effet, selon la jurisprudence, un peuplement remplit une fonction sociale lorsqu'en raison de sa structure, de sa nature et de sa configuration, il offre à l'homme une zone de délasserment. Tel est aussi le cas lorsqu'il structure le paysage ou lorsqu'il offre une protection contre les influences nuisibles telles que le bruit ou les immissions, lorsqu'il assure des réserves en eau tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif et lorsqu'il procure un milieu vital irremplaçable aux animaux sauvages ainsi qu'aux plantes de l'endroit. Fait également partie des fonctions sociales de la forêt la protection du paysage, c'est-à-dire la fonction optique et esthétique d'un peuplement et son importance biologique en tant que milieu vital pour la flore et la faune (ATF 124 II 85 consid. 3d/bb; 114 Ib 224 consid. 9a/ac et les références citées). En l'occurrence, on ne peut guère nier que les peuplements en cause créent une zone de verdure toujours bienvenue dans un contexte urbain et qu'ils accueillent une faune et une flore. Toutefois, la structure arbustive est très peu représentée ; c'est une composante absente ou disparue avec le temps ; seuls certains ifs, houx, buis ou autres persistants ont atteint une dimension considérable dans la composition des bouquets d'arbres (cf. Etude nature, p. 12). Par ailleurs, la fonction paysagère est de moindre importance, la parcelle étant entourée d'une forêt qui la cache de l'extérieur. Pour ce qui est des fonctions sociales susceptibles d'être attribuées au peuplement litigieux, on relèvera encore que celui-ci ne joue pas de rôle particulier en ce qui concerne la protection contre le bruit ou la pollution de l'air. Le peuplement litigieux n'a au surplus pas pour but principal d'exercer une fonction de délasserment puisqu'il est dépendant de la visite du musée projeté et il n'a au demeurant jamais été accessible au public jusque-là, faisant partie d'une propriété privée. Enfin, il n'a pas pour fonction d'assurer des réserves d'eau de quantité ou de qualité suffisante. L'ensemble de ces circonstances conduit ainsi le tribunal à nier à la surface en cause une nature forestière, puisqu'elle ne remplit pas les fonctions dévolues à la forêt.

E. 2

Selon l'art. 5 al. 1 LvFo, l'implantation de constructions à moins de 10 mètres de la lisière de la forêt est interdite. L'alinéa 2 de cette disposition prévoit toutefois la possibilité d'autoriser des dérogations lorsque les conditions suivantes sont réunies : la construction ne peut être édiflée ailleurs qu'à l'endroit prévu (let. a) ; l'intérêt de sa réalisation l'emporte sur la protection de l'aire forestière (let. b) ; il n'en résulte pas de sérieux danger pour l'environnement (let. c) ; l'aménagement des zones limitrophes répond aux conditions de l'art. 6 de la présente loi (let. d). a) Lors de l'examen de l'octroi d'une dérogation au sens de l'art. 5 al. 2 LvFo, le Service des forêts, de la faune et de la nature doit comparer l'intérêt public au maintien de la distance de 10 mètres visant à protéger la forêt et l'intérêt privé du particulier à l'octroi de cette dérogation. La jurisprudence a précisé à cet égard que l'intérêt public à la conservation de la forêt revêtait en principe une importance prépondérante aux seuls intérêts de convenance personnelle des particuliers (arrêt TA AC.2001.0090 du 27 mai 2002). Mais c'est dans le cadre d'une pesée complète de tous les intérêts en présence qu'il convient de déterminer si l'octroi de la dérogation se justifie. . b) En l'espèce, la dérogation

est destinée à permettre l'accès des véhicules aux aires de stationnement, après l'examen de deux autres variantes jugées inadéquates. Elle repose sur le choix d'une variante d'accès dont le tracé se situe à l'est du manoir. Les deux autres variantes n'ont pas été retenues, car la première, qui permettait l'accès des véhicules par l'ouest du manoir, traversait la bande de forêt des berges du ruisseau de Nant. L'autre variante, dont l'objet consistait à passer par le portail principal, ne respectait pas la configuration de la parcelle ; en effet, la composition et le tracé du parc s'opposent à un tel accès et les abords immédiats du manoir s'en retrouveraient altérés. En revanche, l'accès projeté par l'est peut être aménagé en préservant au mieux l'environnement naturel et construit : un portail à vocation agricole existe déjà et devra juste être élargi; de plus, la suppression des aménagements actuels situés à cet endroit ne modifiera pas le caractère du site car les abords de la vieille ferme, présentent un caractère hétéroclite (ancien poulailler, haies de thuyas) peu dommageable. Enfin, cette troisième variante présente l'avantage de faciliter l'accès aux premières aires de stationnement (cf. Etude nature, p. 17-18). Il ressort de l'étude de variante que le choix de l'accès est objectivement imposé à l'emplacement prévu. De plus, l'aménagement n'est pas susceptible d'engendrer des dangers pour l'environnement forestier et ne compromet pas non plus l'accès à la forêt. Dans ces circonstances, l'octroi de l'autorisation spéciale requise est conforme aux conditions posées à l'art. 5 al. 2 LvFo.

E. 3

a) Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à différentes dispositions entre lesquelles il existe un lien tel qu'on ne peut les mettre en oeuvre séparément et indépendamment les unes des autres, la jurisprudence fédérale exige que l'application du droit soit matériellement coordonnée (sur le principe de coordination, voir l'arrêt de principe ATF 116 Ib 57 consid. 4b = JdT 1992 I 469). Le Tribunal fédéral a montré par exemple la nécessité d'une coordination formelle et matérielle entre les procédures de défrichement et d'aménagement du territoire. Si le sort de la procédure d'aménagement du territoire conditionne l'issue de la demande de défrichement, les deux procédures devaient être conduites ensemble afin de procéder à l'examen coordonné des intérêts en jeu (cf. ATF 113 Ib 148 consid. 5b in fine p. 154 = JdT 1989 I 488 = Pra 1987 n° 269). Si les deux procédures ne dépendent pas à ce point l'une de l'autre, il faut fixer en fonction des diverses matières un ordre de déroulement judiciaire et prévoir au besoin les réserves nécessaires. En effet, la décision de principe au sujet de l'implantation et de l'affectation doit être prise en fonction des principes déterminants en matière de protection de l'environnement et inclure aussi la protection contre les atteintes nuisibles ou incommodes et la préservation des forêts et du paysage. Ainsi, lorsque la réalisation d'un projet implique l'application de plusieurs dispositions de droit matériel qui sont à ce point connexes qu'on ne peut les appliquer de façon séparée et indépendante, il faut assurer leur coordination (ATF 118 Ib 393 ss, consid. 3; 331 ss consid. 2, 76 consid. 2c; 117 Ib 329 consid. 2 b, 48 consid. 4, 35 consid. 3e; 116 Ib 327 consid. 4, 263 consid. 1b, 181 consid. 2c, 57 consid. 4b 114 Ib 129 consid. 4, 224 consid. 8 p. 230 et 112 Ib 120-121 consid. 4). Le principe de coordination s'impose non seulement lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions de plusieurs autorités, mais aussi dans les procédures de plan d'affectation qui impliquent simultanément la délivrance d'autorisations spéciales (ATF du 24 février 1995, in Zbl 1995 p. 519, consid. 3). L'exigence d'une coordination matérielle dans la procédure de planification et d'autorisation de construire a été consacrée à l'art. 25a de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (ci-après : LAT). Lorsque la coordination n'est pas réglée par le droit fédéral, il appartient aux cantons

d'organiser une procédure adéquate pour assurer la coordination formelle et matérielle et donner à l'autorité la possibilité d'examiner et de peser l'ensemble des intérêts à prendre en considération selon le droit fédéral et le droit cantonal (ATF 117 Ib 184 = JdT 1993 I 505 consid. 4c/cc in fine). b) S'agissant en particulier de l'aire forestière, l'art. 12 LFo exclut la possibilité de renvoyer la question du défrichement à la procédure ultérieure de demande de permis de construire. Cette solution se justifie en raison des fonctions spécifiques du plan d'affectation et de la procédure d'autorisation de construire. C'est en effet dans une procédure assurant la protection juridique des intéressés (art. 33 LAT) et la participation de la population (art. 4 LAT) que sont élaborés les plans d'affectation à caractère contraignant pour les particuliers (art. 21 al. 1 LAT), après pesée et harmonisation de l'ensemble des intérêts en présence (art. 1 al. 1 et 2 al. 1 LAT) et selon les indications des plans directeurs (art. 6 ss et 26 al. 2 LAT). La procédure d'autorisation de bâtir sert seulement à vérifier si les constructions ou installations sont conformes à la réglementation exprimée par les plans d'affectation; elle vise à assurer la réalisation du plan cas par cas, mais elle ne doit pas créer des mesures de planification indépendantes. Cette procédure ne dispose pas de l'instrument matériel nécessaire et n'est pas apte, sous l'angle de la protection juridique et de la participation de la population, à compléter ou à modifier le plan d'affectation (ATF 116 Ib 53 consid. 3a). C'est pourquoi le plan d'affectation doit comporter tous les éléments essentiels permettant d'effectuer la pesée complète de tous les intérêts en présence requise par la jurisprudence et l'art. 3 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (ci-après : OAT). c) En l'espèce, le plan de quartier prévoit un principe de cheminements piétonniers, en particulier le long du périmètre forestier occidental en vue de relier l'arrêt de bus au futur musée. L'art. 11 du règlement du plan de quartier concernant les cheminements piétonniers précise que "le principe des cheminements piétonniers figurant sur le plan est impératif. Leur tracé figure à titre indicatif." (al. 1). En outre, de tels cheminements doivent être pourvus d'un revêtement perméable. Le plan de quartier "Manoir de Ban" mentionne à titre indicatif le tracé d'un cheminement piétonnier entre la lisière de la forêt et la voie publique le long de la route de Fenil et sur le tronçon entre la route de Fenil et le carrefour des Terreaux. Mais le tracé définitif du cheminement n'est pas arrêté par le plan de quartier qui laisse la possibilité d'aménager le chemin soit hors de l'aire forestière par des aménagements touchant la route (mur longeant la route et le trottoir), soit dans l'aire forestière ou en lisière. Par ailleurs, à supposer que le tracé définitif, qui sera fixé dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire, touche l'aire forestière ou la lisière, les aménagements prévus ne nécessitent pas une autorisation de défrichement car de tels travaux peuvent être autorisés dans le cadre de la procédure prévue par l'art. 16 LFo. Dans ce cas, il appartient toutefois au Service des forêts, de la faune et de la nature, de déterminer la nature, l'importance et le type d'aménagement du cheminement piétonnier afin que ce dernier ne porte pas atteinte à l'exploitation de la forêt et puisse être autorisé selon l'art. 16 LFo. Le plan de quartier litigieux n'y a donc pas d'autorisation de défricher à coordonner dans le cadre de la procédure de planification, qui fixe seulement le principe d'un cheminement piétonnier sans en déterminer le tracé définitif, lequel peut de toute manière faire l'objet de la procédure d'autorisation prévue par l'art. 16 LFo, s'il touche l'aire forestière. Il n'est ainsi pas nécessaire de prévoir une procédure de défrichement, que ce soit au stade de l'adoption du plan partiel d'affectation ou à celui de la demande de permis de construire.

E. 4

Aux termes de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé notamment lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. Le recourant soutient que l'augmentation du trafic liée au projet provoquera un engorgement des voies d'accès et il dénonce ainsi l'insuffisance de l'équipement existant à absorber le surplus de trafic. a) A cet égard, le rapport technique « Circulation et accessibilité » établi en juin 2005 (ci-après : Rapport circulation) fournit les données nécessaires à l'examen de cette question. Cette étude (p. 9-10) indique les bases de calcul sur lesquelles les ingénieurs se sont fondés pour vérifier la capacité du réseau. Ces derniers ont tenu compte d'un nombre moyen de 235'000 visiteurs par an et ils ont examiné les différentes provenances des mouvements de véhicules ; 75% viendraient de l'autoroute, et les 25% restants des environs plus ou moins immédiats. Le mois d'août a été retenu comme période déterminante concernant l'affluence (17.5% du total annuel ; cf. annexe 1 du Rapport circulation) et le samedi comme jour de pointe (1.5 x jour moyen). Enfin, la répartition des visiteurs en voiture a été estimée à 65% (qui doit demeurer un maximum), et le nombre moyen d'occupants par véhicule à 3 (cf. infra let. d). Le nombre de mouvements générés (1 aller + 1 retour) a ainsi été évalué à 850 véhicules / jour (cf. Rapport circulation, p. 9). Cette estimation apparaît réaliste et plausible. b) Le Rapport circulation s'est fondé sur la capacité du réseau routier existant à l'heure de pointe du soir, soit lorsque des « nœuds » apparaissent dans son fonctionnement. En admettant une durée de visite moyenne de trois heures et une fermeture des portes à 18 heures, 56 arrivées et 621 départs entre 17h et 18h sont ainsi dénombrés. Moyennant l'application des hypothèses défavorables de 65% de visiteurs en voiture, et d'un nombre moyen de 2.5 occupants par véhicule, 17 mouvements entrants et 186 mouvements sortants sont de ce fait comptabilisés (cf. Rapport circulation, p. 10). Les experts mentionnent le fait que la quasi-totalité des visiteurs quittant le musée se dirigera vers le giratoire des Terreaux pour rejoindre Vevey ou l'autoroute. Par conséquent, le mouvement en tourne-à-gauche à la sortie de la route de Fenil s'en trouvera saturé. Toutefois, d'une part, le réseau principal n'en sera pas affecté, et d'autre part, ce postulat est fondé sur l'hypothèse théorique selon laquelle tout le parking se viderait en une heure. En outre, cette hypothèse serait très vraisemblablement surestimée compte tenu du fait que les époques de haute fréquentation du musée correspondent à des périodes où le trafic pendulaire est le plus faible de l'année. Enfin, si l'on considère l'hypothèse moins défavorable selon laquelle seule la moitié du parking se viderait en une heure, on aboutit à la constatation que le débouché de la route de Fenil dispose d'une capacité suffisante (cf. Rapport circulation, p. 11). S'agissant ensuite du giratoire des Terreaux dont le taux de capacité est déjà relativement élevé à l'heure actuelle, le Rapport circulation mentionne que les véhicules en provenance du musée et circulant en direction de l'autoroute provoqueront une légère augmentation de la gêne par rapport au trafic sortant de Vevey, ce qui amènera l'aménagement existant au seuil critique des 80% de capacité utilisée. Le rapport en conclut toutefois que c'est acceptable, étant donné que la file d'attente moyenne prévisible ne devrait pas dépasser la longueur de deux véhicules sur la branche la plus chargée (cf. Rapport circulation, p. 12). Concernant le giratoire de Gilamont, le trafic journalier moyen n'est pas critique (cf. déterminations du Service des routes du 11 janvier 2007), et la situation future (avec musée) demeurera acceptable (cf. Rapport circulation, p. 13). Enfin, s'agissant du giratoire du Genévrier, même si le trafic généré par le futur musée engendrera de manière inévitable une gêne supplémentaire, la longueur moyenne des files d'attente prévisibles ne dépassera pas, comme au giratoire des Terreaux, la longueur de deux véhicules (cf. Rapport circulation, p. 14). c) Par ailleurs, nombre d'efforts ont été prévus et consentis dans le but de favoriser l'utilisation des

transports publics : la mise en place, par la modification de la ligne 12, d'une ligne touristique « Charlie Chaplin » reliant, via la gare, le débarcadère de Vevey et le musée; la promotion de la ligne 13 comme moyen de desserte du musée en renforçant son offre dans les sens montant et descendant et en aménageant un cheminement piétonnier à l'intérieur de la propriété Chaplin, entre l'arrêt de bus et l'entrée du manoir, ainsi qu'un passage piéton ; l'opportunité de renforcer la desserte du Manoir de Ban si un prolongement de la ligne 1 devait être envisagé dans le cadre d'une politique globale des transports ; la perception d'une taxe de stationnement pour les parkings du manoir afin de financer les mesures précitées d'amélioration de la desserte par les transports publics ; la promotion d'une campagne de publicité et d'avantages tarifaires en partenariat avec les CFF, les transports publics VMCV, et les communes concernées (cf. Rapport circulation, p. 18-19). Dans ces conditions, le tribunal considère que les moyens destinés à pallier l'augmentation du trafic engendrée par le musée projeté sont suffisants et adaptés. d) S'agissant du nombre prévu de places de stationnement, soit 250, que le recourant considère insuffisant, le Rapport circulation souligne qu'une certaine incertitude plane forcément sur le succès escompté du musée. Il a ainsi été jugé préférable de procéder à la détermination du nombre de places de parc nécessaires en tenant compte de l'évolution possible de la fréquentation annuelle, mais aussi de la variation d'autres paramètres, tels que la répartition modale ou le taux d'occupation des véhicules. Le temps moyen de présence sur le site a pour sa part été fixé à 3 heures (cf. Rapport circulation, p. 6). Quant à la période déterminante, il s'agit du mois d'août (nombre de visiteurs équivalant à environ 17.5% de l'affluence annuelle) et plus particulièrement d'un samedi (affluence égale à 150% de l'affluence d'un jour moyen) (cf. annexe 1 du Rapport circulation). La répartition des différents modes de transport a été examinée à la lumière de l'offre qui sera mise en place en matière de transports publics (potentiel estimé à 20% du nombre total de visiteurs), du nombre de personnes se rendant au musée à pied ou en deux-roues (potentiel estimé à 5%), et du nombre de visiteurs participant à des voyages organisés et effectuant de ce fait le voyage en car (potentiel estimé entre 10 et 15%) (cf. Rapport circulation, p. 6). Ainsi, la part de personnes circulant en voiture a été estimée à 65% (cf. Rapport circulation, p. 7). La part de 35% des personnes se rendant au musée en transports publics, cars, à pied ou en deux-roues, a de ce fait été considérée comme un minimum à atteindre. C'est dans ce but que, comme il l'a été exposé au considérant précédent, nombre d'efforts ont été consentis en vue de favoriser l'utilisation des transports publics. Cette répartition n'apparaît pas critiquable. Ensuite, un nombre moyen de trois occupants par véhicule a été retenu. Les besoins en places de stationnement ont ainsi été évalués dans une fourchette allant de 230 à 315 places pour un samedi, une affluence annuelle estimée entre 220'000 et 250'000 visiteurs potentiels, et une répartition de 65% de visiteurs en voiture. Toutefois, afin de préserver le parc du manoir, de favoriser l'intégration des aires de stationnement, et compte tenu des objectifs concrets de promotion des transports publics, le nombre de 250 places a finalement été retenu (cf. Rapport circulation, p. 7). Le tribunal considère pas que cette évaluation des besoins en aires de stationnement n'est pas critiquable. En outre, du point de vue de la protection de l'air, la jurisprudence fédérale a admis que les parkings d'environ 200 places n'entraînaient qu'une augmentation minimale et admissible des émissions de dioxyde d'azote par rapport à la valeur limite d'immission de $30 \mu\text{g}$ par m^3 en moyenne annuelle (ATF 119 Ib 480 ss).

E. 5

La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (ci-après : LPE) a pour but de protéger les hommes - notamment - des atteintes nuisibles ou incommodes

(art. 1^{er} 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). La loi vise en priorité les immissions les plus importantes 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 d'éviter d'imposer des mesures dans des cas bagatelles; le fait que certains voisins puissent être incommodés ne suffit pas à qualifier 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, spéc. 687). a) 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 (1^{ère} étape de limitation des émissions : art. 11 al. 2 LPE). Mais s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, restent nuisibles ou incommodantes malgré les mesures de limitation prises à la source conformément à l'art. 11 al. 2 LPE, les émissions seront limitées plus sévèrement (2^{ème} étape de limitation des émissions : art. 11 al. 3 LPE; voir sur le concept de limitation des émissions en deux étapes les ATF 119 Ib 480 consid. 5a, 118 Ib 26 consid. 5d ainsi que l'ATF 1A.45/2006 du 10 janvier 2007). b) Les mesures que les autorités compétentes sont appelées à prendre, en vue de limiter les émissions dans la première étape de limitation, conformément à l'art. 11 al. 2 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; cette disposition prévoit notamment l'application des valeurs limites d'émissions (art. 12 al. 1 let. a LPE), des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12 al. 1 let. b LPE) ou des prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 let. 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. En vertu de l'art. 13 al. 1 LPE, le Conseil fédéral est compétent pour édicter, par voie d'ordonnance, des valeurs limites d'immission applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes, c'est-à-dire les valeurs qui permettent de déterminer les cas dans lesquels ces valeurs sont dépassées, et pour lesquels une limitation plus sévère des émissions est nécessaire dans le cadre de la deuxième étape de limitation des émissions selon l'art. 11 al. 3 LPE. 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). c) L'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (ci-après : OPB) régit de manière spécifique à son l'art icle .

E. 9

OPB l'utilisation accrue des voies de communication par l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées; cette disposition a la teneur suivante: "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 élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement." Le Service de l'environnement et de l'énergie SEVEN indique avec raison dans ses déterminations du 14 septembre 2007, que l'habitation du recourant à la route de Fenil 1 (et non route de Fenil n° 5), classée en zone d'habitation de faible densité "B" par le plan des zones communal du 3 avril 1985, est soumise à un degré de sensibilité II. Selon l'annexe 3 de l'OPB, les valeurs limites d'immission sont fixées à 60 dB(A) pendant la période de jour (de 6h à 22h) et à 50 dB(A) pendant la période de nuit (de 22h à 6h). Par ailleurs, il ressort du rapport technique concernant la circulation et l'accessibilité de l'Espace "Musée Charlie Chaplin" de juin 2005 (Rapport circulation) que la réalisation du projet pourrait entraîner une augmentation de trafic de l'ordre de 850 véhicules par jour pour un trafic actuel estimé à 2'400 véhicules par jour. Un premier calcul de bruit a été effectué dans le cadre de ce rapport afin de déterminer l'intensité des nuisances sur l'habitation du recourant (route de Fenil 1) notamment (cf. Rapport circulation, p. 15). Selon ce calcul, le niveau de bruit serait évalué à 61.4 dB(A) pour l'habitation de la route de Fenil 1 pendant la période de jour et à 46.4 dB(A) pour la période de nuit si la vitesse était réduite de 80 à 50 km/h. Les valeurs limites seraient respectées, mais l'auteur du rapport retient un degré de sensibilité III pour l'habitation du recourant alors que celle-ci est soumise à un degré de sensibilité II. Une nouvelle étude de bruit a été réalisée en avril 2007 puis complétée le 6 août 2007 pour déterminer les effets d'une réduction de la vitesse de 80 km/h à 60 km/h sur le tronçon concerné. Selon cette étude, le niveau de bruit actuel est évalué à 65.6 dB(A) pour l'habitation du recourant. L'augmentation du bruit liée à l'exploitation du musée serait de 1.4 dB(A), ce qui entraînerait un niveau de bruit de 67 dB(A), mais la réduction de la vitesse de 80 km/h à 60 km/h impliquerait un abaissement du niveau de bruit de 2.2 dB(A) pour atteindre 64.8 dB(A). Il est encore précisé que la réduction de la vitesse de 60 km/h à 50 km/h entraînerait encore une diminution supplémentaire du niveau de bruit de l'ordre de 1.1 dB(A). Il ressort de ces différentes études que les valeurs limites d'immission sont déjà largement dépassées pour l'habitation du recourant et que l'exploitation du musée est ainsi soumise à la règle de l'art. 9 let. b OPB; et elle ne doit donc pas entraîner la perception d'immissions de bruit plus importantes. a) Selon l'art. 9 let. b OPB, lorsqu'une voie de communication nécessite un assainissement en raison du fait qu'elle contribue au dépassement des valeurs d'immission (art. 13 al. 1 OPB), l'exploitation d'une nouvelle installation ne doit pas entraîner la perception d'immissions de bruit plus élevées. Ainsi, dans le cas de routes déjà fortement exposées au bruit, cette disposition 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 consid. 4). En d'autres termes, l'application de l'art. 9 OPB n'empêche nullement une augmentation globale du trafic. Le Tribunal fédéral a ainsi rappelé que la seule question à résoudre, dans l'application de cette disposition, était celle de savoir si l'augmentation de trafic liée à l'exploitation de l'installation projetée entraînera pour les riverains la perception d'immissions de bruit plus élevées (cf. arrêt 1A.262/2000 du 6 juillet 2001, consid. 5b). Pour cette appréciation, il faut comparer les niveaux moyens d'évaluation conformément aux prescriptions de l'annexe 3

OPB, avant et après le début de l'exploitation de l'installation. S'agissant des immissions existantes, le Tribunal fédéral a précisé que l'autorité compétente pour délivrer un permis de construire n'était pas tenue d'ordonner des mesures d'assainissement d'une route dans le cadre de l'application de l'art. 9 let. b OPB, ces dernières faisant l'objet le cas échéant d'une procédure distincte (cf. arrêt précité dans la cause 1A.262/2000, consid. 5a). bb) En l'espèce, selon les calculs effectués par le Bureau Gartenmann Engineering SA, dans le rapport complémentaire du 6 août 2007, une limitation de la vitesse à 60 km/h sur la route de Fenil permettrait une diminution globale du bruit de 2.2 dB(A) au niveau de l'habitation du recourant. Il en résulte qu'il n'y aurait pas d'augmentation perceptible du bruit à la condition que cette mesure soit réalisée ; à défaut, l'augmentation de bruit s'élèverait à 1.4 dB(A), ce qui est nettement perceptible. En effet, 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 qui dépasse 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 (Anne-Christine Favre op. cit., p. 14 ss et les références). En revanche, lorsque l'augmentation de bruit ne dépassera pas 0.4 dB(A), cette dernière ne saurait être qualifiée de perceptible par rapport au bruit du trafic existant et elle respecte l'exigence spécifique de l'art. 9 let. b OPB (cf. arrêt TA AC.2003.0113 du 2 février 2004 où il a été admis que des variations de 0.5 dB(A) n'étaient pas perceptibles). cc) Ainsi, une mesure d'assainissement de la route de Fenil est nécessaire pour permettre la réalisation du projet. Le recourant soutient à cet égard que, de toute manière, une limitation de la vitesse autorisée ne suffirait pas à remédier à l'accroissement de la charge de bruit, vu que la route de Fenil n'est pas la seule source de bruit dans le secteur, et que la vitesse moyenne actuelle de circulation sur ce tronçon serait déjà inférieure à 60 km/h. Le SEVEN a toutefois avalisé l'avis des experts selon lequel une telle limitation permettait de remédier à l'augmentation de la charge de bruit. Cet élément ne saurait ainsi être remis en cause par le tribunal. En outre, la municipalité a manifesté la volonté de mettre en oeuvre cette mesure en engageant à cet effet des démarches auprès du Service des routes le 6 août 2007 ; elle a en effet requis une diminution de la vitesse autorisée à 50, voire à 60 km/h, sur le tronçon de la route de Fenil. La question à se poser est celle de savoir si un tel projet est suffisant. En application de l'art. 36 OPB, si elle a des raisons de supposer que les valeurs limites d'exposition sont dépassées, l'autorité d'exécution, dans son obligation de détermination des immissions (al. 1), tient compte des augmentations ou diminutions de ces dernières auxquelles elle peut s'attendre (al. 2), particulièrement en raison de la construction, la modification ou l'assainissement d'installations fixes, notamment si les projets concernés sont déjà autorisés ou mis à l'enquête publique au moment de la détermination (al. 2 let. a). Le Tribunal fédéral a considéré dans l'arrêt précité ATF 129 II 238 que l'art. 36 al. 2 OPB s'appliquait de manière restrictive. Il a toutefois précisé que, s'agissant de l'assainissement d'une installation bruyante, censé réduire les immissions de bruit dans le voisinage, la condition de la mise à l'enquête publique du projet ne saurait être comprise comme une exigence stricte si d'autres éléments démontrent, avant même une décision définitive, une volonté des autorités compétentes de réaliser elles-mêmes l'assainissement (pour une route publique, par exemple), ou de l'exiger du détenteur de l'installation. En d'autres termes, il faut pouvoir compter avec une certitude suffisante sur cette évolution du niveau des immissions de bruit (arrêt précité, p. 244-245, consid. 3.3). La question décisive est ainsi de savoir si le projet de limitation de vitesse à la route de Fenil est suffisamment précis et concret pour pouvoir être pris en considération conformément à l'art. 36 al. 2 OPB. En l'espèce, la

municipalité a soumis le 6 août 2007 une requête en ce sens au Service des routes, mais il appartiendra à la Commission consultative de circulation de se prononcer à ce sujet. Le tribunal relève à cet égard que l'inspection locale a permis de constater que les conditions des art. 22 al. 3 et 50 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (ci-après : OSR) étaient remplies pour permettre une réduction de la vitesse de 80 à 50 km/h (voir arrêt TA GE.2001.0090 du 15 juillet 2002). Au demeurant, l'art. 108 OSR autorise de toute manière des dérogations aux limitations générales de vitesse pour réduire les atteintes excessives à l'environnement (al. 1). Ainsi, les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement tout en respectant le principe de proportionnalité (art. 108 al. 2 let. d OSR).

dd) Le tribunal considère, au vu du dépassement des valeurs limites d'immission sur l'habitation du recourant, qu'un assainissement au sens des art. 16 LPE et 13 OPB peut d'ores et déjà être ordonné. En effet, selon cette dernière disposition, les installations qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immission seront assainies dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (art. 13 al. 2 let. a OPB), et de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées (art. 13 al. 2 let. b OPB). Certes, le délai imparti aux autorités d'exécution pour assainir les routes telles que celle de Fenil a été prolongé jusqu'au 31 mars 2018 au plus tard (cf. art. 17 al. 4 let. b OPB), mais il est inutile d'attendre cette échéance lorsque les mesures d'assainissement peuvent être réalisées sans frais disproportionnés et si elles contribuent de manière notable à l'amélioration de la situation. L'installation de nouveaux panneaux de signalisation est assurément une tâche aisément exécutable. Il incombera ainsi au Service des routes d'abaisser la limitation de vitesse autorisée à 50 km/h sur la route de Fenil. Il est vrai que cette mesure ne permet pas encore le respect des valeurs limites d'immission pour l'habitation du recourant; mais dans la stricte application de l'art. 9 let. b OPB, il suffit que le projet n'entraîne pas d'immissions de bruit plus élevées et le respect des valeurs limites d'immission n'est ainsi pas exigé. Toutefois, il serait contraire aux impératifs de la protection de l'environnement et au principe de prévention (art. 1 al. 2 et art 11 al. 1 et 2 LPE) d'attendre 2018 pour ordonner les mesures qui contribuent à l'assainissement de la route en question, alors que cette démarche permet le respect des valeurs limites d'immission pour les autres habitations touchées par le bruit provenant de la route de Fenil et qu'elle améliore de manière significative la situation du recourant. C'est donc à juste titre que le Service de l'environnement et de l'énergie SEVEN a ordonné une première mesure d'assainissement en fixant la réduction de la vitesse sur la route de Fenil à 50 km/h dans ses déterminations du 14 septembre 2007.

1. S'agissant enfin des arguments du recourant liés au prétendu surendettement de la Fondation du Musée Charlie Chaplin et de sa conclusion visant à sa mise en liquidation, ils sortent du cadre du litige, qui se limite à l'examen de la conformité d'une mesure de planification à la réglementation fédérale et cantonale en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement (voir notamment les art. 26 LAT et 47 OAT).

6. Il résulte ainsi des considérants qui précèdent que le recours doit être très partiellement admis et les décisions attaquées réformées en ce sens que le règlement du Plan de quartier du « Manoir de Ban » doit être complété par l'adjonction d'un nouvel art. 5 bis dont la teneur est la suivante : « L'octroi du permis de construire est subordonné à la mise en place d'une signalisation routière limitant la vitesse des véhicules à 50 km/h sur le tronçon de la route de Fenil compris entre l'accès principal au musée et le carrefour avec

la route cantonale 744c. » Le Département chargé de l'aménagement du territoire est invité à procéder à cette adjonction dans le cadre de la procédure d'approbation définitive du Plan de Quartier du "Manoir de Ban". Il incombera par ailleurs au Service des routes d'engager la procédure nécessaire à la pose d'une telle signalisation. Dès lors que l'essentiel des griefs du recourant sont écartés, il y a lieu de mettre les frais de justice à sa charge à raison de 2'000 fr. La commune, qui obtient gain de cause pour l'essentiel et qui a consulté un avocat, a droit aux dépens qu'elle a requis, arrêtés à 2'000 fr. (art. 55 al. 1 LJPA). 7.

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