

# **VD\_OMNI AC.2007.0093 vom 29. August 2008**

VD Tribunal cantonal, 2008-08-29, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2007.0093](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2007.0093)

FR: VD\_OMNI AC.2007.0093 du 29 août 2008

IT: VD\_OMNI AC.2007.0093 del 29 agosto 2008

## **Regeste**

BALDELLI, DINNER, FAVRE, GRISEL/Département des infrastructures, CONSEIL COMMUNAL DE PRÉVERENGES, Service de l'environnement et de l'énergie | La transformation d'un carrefour en giratoire sur une route principale soumise à l'étude d'impact ne nécessite pas en elle-même une étude d'impact, dès lors que le projet de giratoire n'a pas pour effet de créer un changement notable du mode d'exploitation de la route et n'en constitue pas non plus une transformation considérable. L'absence de l'exigence d'une étude d'impact ne dispense toutefois pas l'autorité de planification d'examiner la conformité du projet aux dispositions applicables en matière de protection contre le bruit et de protection de l'air. Conditions remplies en l'espèce (consid. 4 à 6).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

La Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal examine d'office et avec un plein pouvoir d'examen la recevabilité des recours qui lui sont soumis (art. 53 de la loi sur la juridiction et la procédure administratives du 18 décembre 1989 ; LJPA ; voir aussi les arrêts TA AC.2006.0044 du 30 octobre 2006, AC.2003.0256 du 7 septembre 2004, AC.1999.0086 du 15 juillet 2004, AC.2002.0208 du 11 juillet 2003). a) Selon l'art. 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. » La notion d'intérêt digne de protection est identique à celle de l'ancien art. 103 let. a OJ; la jurisprudence fédérale relative à cette disposition est ainsi applicable pour définir la qualité pour recourir devant la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (BGC février-mars 1996 p. 4489 ; voir arrêt AC.1995.0050 du 8 août 1996). Selon la jurisprudence fédérale, l'intérêt digne de protection peut être de fait ou de droit. Il permet au recourant de faire valoir ses droits lorsqu'il est menacé dans ses intérêts de nature matérielle, économique, idéale ou autre, par la décision contestée. Le recourant peut en outre invoquer la violation de dispositions de droit public qui n'ont pas pour but de protéger ses intérêts; mais lorsque la décision contestée favorise un tiers, la règle établie pour éviter l'action populaire veut que le recourant soit touché dans une mesure et avec une intensité plus grandes que quiconque, de façon spéciale et directe. Il doit être dans un rapport spécial, digne d'intérêt et particulièrement étroit avec l'objet du litige (voir notamment les ATF 131 II 361 consid.

### **E. 1.2**

p. 365; ATF 125 II 10 consid. 3a p. 15; ATF 121 II 39 consid. 2c/aa p. 43; 120 Ib 51-52 consid. 2a; 119 Ib 183-184 consid. 1c; 116 Ib 323-324 consid. 2a; 113 Ib 228 consid. 1c; 112 Ib 158-159 consid. 3; 111 Ib 159-160 consid. 1b, 291-292 consid. 1b; 110 Ib 100 et ss consid. 1; 108 Ib 93 et ss consid. 3b; 107 Ib 45-46 consid. 1c, ainsi que l'arrêt de principe

ATF 104 Ib 248 et ss consid. 5 à 7). Ces conditions sont en principe réalisées quand le recours est formé par le propriétaire d'un immeuble directement voisin de la construction ou de l'installation litigieuses. Il peut en aller de même, selon la jurisprudence, en l'absence de voisinage direct, mais quand une distance relativement faible sépare l'immeuble du recourant de la construction projetée et que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions - bruit, poussières, vibrations, lumière, fumée - atteignant spécialement les voisins, même situés à une certaine distance (cf. ATF 125 II 10 consid. 3a p. 15; 124 II 293 consid. 3a p. 303 ; 120 Ib 379 consid. 4c et les arrêts cités ; voir aussi arrêt 1A.179/1996 du 8 avril 1997 in RDAF 1997 I p. 242). b) Par ailleurs, l'art. 89 al. 1 de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF) qui a remplacé l'ancien art. 103 let. a OJ, définit de la manière suivante la qualité pour recourir pour le recours en matière de droit public. Le recourant doit avoir pris part à la procédure devant l'autorité précédente (let. a) ; il doit être particulièrement atteint par la décision attaquée (let. b) et avoir un intérêt digne de protection à l'annulation ou à la modification de celle-ci (let. c). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, cette disposition reprend les exigences qui prévalaient sous l'empire de la loi fédérale d'organisation judiciaire pour le recours de droit administratif (voir ATF du 10 juillet 2008 rendu dans la cause 1C86/2008 consid. 3). Ainsi, la qualité pour recourir en matière de droit public est reconnue à celui qui est touché dans une mesure et avec une intensité plus grandes que la généralité des administrés ; et 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, matérielle ou idéale (voir ATF 133 II 249 consid. 1.3.1 p. 252, voir aussi ATF 133 II 409 consid. 1.3 p. 413 et la jurisprudence citée). Ainsi, la jurisprudence sur la qualité pour recourir selon l'art. 37 LJPA, qui reprenait la notion d'intérêt digne de protection telle qu'elle a été interprétée par le Tribunal fédéral en application de l'art. 103 let. a OJ, peut aussi être maintenue avec l'entrée en vigueur de l'art. 89 al. 1 LTF. c) En l'espèce, le recourant Etienne Grisel (ci-après : le recourant) est propriétaire de la parcelle n° 124 dont la limite nord-est est longée sur plus de 25 m par le premier tronçon public du chemin des Condémines. L'accès au garage de la parcelle n° 124 (bâtiment ECA n° 272) est assuré directement par le tronçon public du chemin des Condémines. Or, le projet d'aménagement du giratoire prévoit précisément sur cet accès l'indication « suppression d'accessibilité à préciser ». Le recourant est ainsi directement touché par le projet litigieux qui est de nature à limiter ou restreindre fortement les possibilités d'accès à son bien-fonds. Son terrain est en outre à proximité directe du nouvel embranchement prévu sur le giratoire qui donne accès au chemin des Condémines et au chemin du Collège et qui peut constituer l'un des accès principaux au nouveau collège. Il peut être également touché par l'augmentation du trafic qui résulte de la création de ce nouveau tronçon routier et aussi par le trafic généré par le parking de 37 places prévu dans le prolongement du chemin du Collège et dont l'accès est de même assuré par le nouvel embranchement créé sur le giratoire. Le recourant a ainsi un intérêt digne de protection à contester la décision communale levant son opposition et adoptant le projet de giratoire au carrefour de l'Etoile. Par ailleurs, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, lorsque la qualité pour recourir est admise pour l'un des recourants, il n'est pas nécessaire d'examiner si les autres recourants, représentés par le même mandataire, ont également la qualité pour recourir. En l'espèce, le recourant a produit le 7 mai 2007 une procuration l'autorisant à agir au nom des autres recourants, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'examiner s'ils sont directement touchés et

ont un intérêt digne de protection à contester la décision attaquée (voir ATF Ia 352/1996 du 30 octobre 1997 consid. 5).

## **E. 2**

Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant 20 jours. Ils font l'objet d'un permis de construire.

## **E. 3**

a) Selon l'art. 75 Cst., les cantons doivent établir des plans d'aménagement en vue d'assurer une utilisation judicieuse et mesurée du sol ainsi qu'une occupation rationnelle du territoire. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire prévoit à cet effet les plans directeurs, les plans d'affectation et la procédure d'autorisation de construire. Ces instruments de planification ont un rapport étroit entre eux et ils forment un tout au sein duquel chaque élément remplit une fonction spécifique. C'est 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 (art. 22 LAT) sert 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 (ATF 116 Ib 53 consid. 3a). b) La planification et la construction de routes (à l'exception des routes nationales) font partie des activités régies par les instruments de planification prévus par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. L'état et le développement souhaité de l'urbanisation, des transports et communications, ainsi que des constructions et installations publiques (art. 6 LAT) sont définis par les cantons lorsqu'ils établissent leurs plans directeurs (art. 8 LAT), qui lient les autorités (art. 9 LAT). Les plans d'affectation généraux déterminent globalement le mode d'utilisation du sol dans la commune, et les plans d'affectation spéciaux - tels les plans d'alignement - fixent la réglementation de détail qui déroge à l'affectation générale (ATF 111 Ib 13ss, 109 Ib 122/123 consid. 5a). Le projet de construction de route, qui doit être en principe conforme au plan d'alignement, peut toutefois aussi être mis à l'enquête publique sous la forme d'un plan d'affectation spécial. Selon l'art. 13 LAT, un tel plan a aussi la portée matérielle d'une autorisation de construire quand, par son approbation et son entrée en force, il permet d'entreprendre directement les travaux; dans ce cas, le projet de construction fixe le tracé de la route sur lequel il définit une affectation spéciale du sol, distincte de la réglementation générale, qui permet la réalisation des travaux (ATF 116 Ib 159 consid. 1a p 162-163; 112 Ib 164 consid. 2b p. 166 ; voir aussi arrêts AC.2007.0202 du 14 septembre 2007, AC.2005.0138 du 28 décembre 2006 et AC.1999.0005 du 21 mars 2002). c) Selon la jurisprudence fédérale, le projet de route ne doit pas seulement se fonder sur des impératifs de fluidité et de sécurité du trafic, mais aussi, comme pour tous les plans d'affectation, résulter d'une pesée de l'ensemble des intérêts qui apparaissent pertinents, notamment les intérêts visés aux art. 1 et 3 LAT (ATF 118 Ia 504 ss). S'agissant d'une activité ayant des effets sur l'organisation du territoire au sens de l'art. 1 al. 2 let. b de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (OAT), l'autorité de planification doit notamment procéder aux différents examens prévus par l'art. 2 al. 1 OAT, en particulier, étudier les possibilités et variantes qui entrent en ligne de compte (let. b) et vérifier si la solution choisie est compatible avec les plans et prescriptions de la Confédération, des cantons, des régions et des communes, relatives à

l'utilisation du sol, en particulier les plans directeurs (let. e). L'autorité d'approbation du plan doit procéder à une pesée globale des intérêts en jeu, requise par l'art. 3 OAT, en assurant la coordination de l'ensemble des dispositions légales qui entrent en ligne de compte (art. 25a LAT). Elle doit notamment prendre en considération les intérêts privés des propriétaires en ce qui concerne les empiétements sur leur fonds et l'expropriation qui en serait la conséquence. Il en va de même des intérêts de la protection de la nature et du paysage qui doivent faire l'objet d'une pesée complète dans le cadre de la procédure d'élaboration et d'adoption du projet définitif (ATF 118 Ia 504 consid. 5a et b p. 507).

### **E. 3.1**

p. 114, 124 II 272 consid. 5c p. 285, 119 Ib 480 consid. 5a p. 483-484, 118 Ib 26 consid. 5d p. 33 et 117 Ib 430 consid. 5c). b) Les immissions apparaissent excessives quand elles dépassent les valeurs limites fixées dans l'annexe 7 à l'OPair, soit pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) une moyenne annuelle de 30 µg/m<sup>3</sup>. Il ressort du plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006, que la moyenne annuelle du dioxyde d'azote sur la Commune de Préverenges est inférieure à la limite de 30 µg/m<sup>3</sup>. Par ailleurs, il est généralement admis qu'un trafic supplémentaire de l'ordre de 400 véhicules par jour n'entraîne pas une augmentation des émissions supérieure à 1 µg/m<sup>3</sup> (voire 0.5 µg/m<sup>3</sup>) ; il s'agit donc d'une augmentation minime par rapport à la valeur limite de 30 µg/m<sup>3</sup> (voir ATF 119 Ib 480 consid. 5e) et dans un contexte où les valeurs limites d'immission de NO<sub>2</sub> en moyenne annuelle sont déjà respectées. La réalisation du giratoire et du parking de 37 places respecte ainsi les valeurs limites d'immission pour le NO<sub>2</sub>. c) Au surplus, l'aménagement du giratoire n'est pas en contradiction avec les mesures prévues par le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. La création du giratoire va en effet dans le sens des recommandations de l'Office fédéral de la protection de l'environnement encourageant les autorités à prévoir une modération du trafic sur de tels axes pouvant entraîner une réduction des émissions de dioxyde d'azote de l'ordre de 40% aux principaux carrefours ( Office fédéral de la protection de l'environnement , Instruction sur la planification et la construction de routes dans les régions où la pollution de l'air est excessive, Berne, 2002). Par ailleurs, le projet d'aménagement d'un giratoire au carrefour de l'Etoile s'inscrit dans une stratégie générale visant à tranquilliser et sécuriser le trafic sur la route cantonale 1 conformément au schéma directeur et au concept d'aménagement adopté en mars 1998 par l'autorité communale. Le projet s'intègre ainsi dans les objectifs d'aménagement de la commune permettant une limitation des émissions de NO<sub>2</sub>, notamment par une réduction de la vitesse générale sur l'axe principal formé par la route cantonale, et une amélioration de la qualité de vie des riverains. Il est dès lors conforme au principe de limitation préventive des émissions tel qu'il est précisé à l'art. 18 OPair et se trouve en concordance avec le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges.

### **E. 4**

Le projet de nouveau giratoire au carrefour de l'Etoile doit notamment respecter les exigences applicables en matière de protection de l'environnement et en particulier toutes les dispositions touchant la protection contre le bruit et la protection de l'air. Le recourant reproche à cet égard à l'autorité communale de n'avoir pas procédé à une étude d'impact. a) Les dispositions de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE) relatives à l'étude d'impact ont été modifiées le 20 décembre 2006, et cette modification est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007 (RO 2007 2701). Jusqu'à cette date,

l'étude de l'impact sur l'environnement était définie à l'art. 9 LPE. Depuis lors, cette procédure est réglée au chapitre 3 de la loi (art. 10a à 10d LPE), l'art. 9 LPE ayant été abrogé. Les nouveaux art. 10a à 10d LPE n'étaient pas encore en vigueur lorsque l'autorité communale a adopté le projet de giratoire le 22 février 2007 ni d'ailleurs lorsque le département a procédé à l'approbation préalable du projet le 22 mars 2007. La modification de la LPE du 20 décembre 2006 ne contient pas de dispositions transitoires à propos de l'application du nouveau droit dans les procédures en cours. Comme les règles du droit fédéral en matière d'étude d'impact sont des règles de procédure, complémentaires aux règles formelles ordinaires concernant les plans d'affectation (cf. ATF 116 Ib 260 consid. 1a p. 262), le nouveau droit est en principe directement applicable dès son entrée en vigueur.

b) Cette question n'est toutefois pas décisive dans le cas d'espèce. En effet, le nouveau droit prévoit toujours l'établissement, par l'auteur du projet, d'un rapport d'impact, ou « rapport relatif à l'impact sur l'environnement » (art. 10b LPE). Le rapport d'impact doit être examiné par les services spécialisés de l'administration (art. 9 al. 5 aLPE, art. 10c LPE). C'est sur la base de ce rapport, des avis des services spécialisés et d'éventuelles autres informations, explications ou expertises complémentaires que l'autorité compétente se prononce au sujet de la compatibilité du projet avec les dispositions en matière d'environnement (cf. art. 9 al. 6 aLPE, art. 10b al. 4 LPE). L'étude d'impact proprement dite est l'examen du projet, au regard des prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement, effectué par l'autorité compétente dans la procédure décisive; c'est en d'autres termes un processus, et non pas un document ni une décision, et le projet qui n'est pas soumis à l'étude d'impact doit aussi de toute manière être conforme aux dispositions de droit fédéral sur la protection de l'environnement (cf. ATF 116 Ib 260 consid. 1c p. 264). La modification légale n'a d'ailleurs pas d'influence sur les dispositions de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE) qui définissent les conditions dans lesquelles la modification d'une installation soumise à l'étude de l'impact doit faire l'objet d'une telle étude. Selon l'art. 2 al. 1 OEIE, la modification d'une installation existante mentionnée dans l'annexe est soumise à l'étude de l'impact sur l'environnement si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérables de l'installation, ou si elle change notablement son mode d'exploitation (let. a) et si elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation (let. b). Par exemple, le Tribunal fédéral a considéré que la création d'un nouvel accès à une autoroute avait pour conséquence de distribuer de manière différente la circulation et modifier de manière non négligeable les atteintes à l'environnement déjà existantes et même en créer de nouvelles. Un nouvel accès n'aurait pas seulement une influence sur le trafic de l'autoroute mais sur le réseau des routes cantonales et communales qu'il dessert de sorte qu'il s'agissait d'une modification considérable de l'installation au sens de l'art. 2 al. 1 let. a OEIE soumise à une étude d'impact (ATF 124 II 460 consid. 2). c) En l'espèce, la route cantonale 1 sur laquelle le projet de giratoire est prévu est une route à grand débit au sens du chiffre 11.3 de l'annexe 1 à l'OEIE et il s'agit d'une installation soumise à l'étude de l'impact sur l'environnement. Mais on ne peut pas dire que le projet de giratoire entraîne une modification considérable de la route cantonale. La création du giratoire a au contraire pour effet d'améliorer les conditions de sécurité du débouché du chemin des Condémines sur la route cantonale 1 et permet de tranquilliser la circulation sans créer en lui-même une augmentation du trafic. Le seul trafic supplémentaire qui peut être engendré par la réalisation de l'extension du collège est par ailleurs inférieur à celui que pourrait générer un parking de plus de 300 places

soumis à l'étude d'impact (chiffre 11.4 de l'annexe à l'OEIE). C'est donc à juste titre que les autorités communale et cantonale n'ont pas exigé la réalisation d'une étude de l'impact sur l'environnement pour le projet de giratoire. Il n'en demeure pas moins que ce dernier doit être conforme au droit fédéral de la protection de l'environnement, en particulier à l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB) et à l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair). Le dossier de l'enquête publique ne comporte aucune information à cet égard ; or, pour l'évaluation des nuisances futures du trafic routier, un pronostic est nécessaire; il permet de déterminer si le bruit estimé sur la base de ce pronostic doit être limité selon les règles ordinaires sur la limitation des émissions. Mais cette situation n'impose pas l'annulation de la décision d'adoption communale si les éléments du dossier permettent d'apprécier la conformité du projet aux exigences fédérales en matière de protection contre le bruit et de protection de l'air (voir arrêt AC.2007.0196 du 18 janvier 2008).

## **E. 5**

a) La loi fédérale sur la protection de l'environnement a pour objet de protéger l'homme contre les atteintes nuisibles ou incommodes en définissant des normes de qualité de l'environnement (Conseil fédéral, Message relatif à une loi fédérale sur la protection de l'environnement du 31 octobre 1979, FF 1989 III p. 774). L'art. 11 LPE prévoit de limiter tout d'abord à la source les émissions de polluants atmosphériques ou de bruit (al. 1) indépendamment des nuisances existantes (al. 2); c'est-à-dire, même en l'absence d'une preuve formelle d'un préjudice à l'environnement, mais pour autant que les mesures soient techniquement possibles, économiquement supportables et réalisables du point de vue de l'exploitation (message précité FF 1979 III p. 774). Si les atteintes restent nuisibles ou incommodes malgré les mesures prises à la source, l'autorité peut imposer une limitation des émissions plus sévère ou ordonner des prescriptions d'exploitation telles que les restrictions temporaires ou locales de l'activité (art. 11 al. 3 LPE; message précité FF 1979 III p. 783). L'art. 11 LPE instaure donc un examen de la limitation des émissions en deux étapes; dans la première étape (al. 1 et 2), il convient de limiter les émissions à titre préventif notamment par l'application de valeurs limites d'émissions ou de prescriptions en matière de construction ou d'exploitation selon l'art. 12 LPE; dans une deuxième étape (al. 3), il y a lieu de vérifier si, malgré les mesures prises à la source, les atteintes à l'environnement restent nuisibles ou incommodes et nécessitent une réduction plus importante des émissions (voir notamment ATF 124 II 520 consid. 4a, 118 Ib 596 consid. 3b, 238 consid. 2a; 117 Ib 34 consid. 6a; 116 Ib 438 ss consid. 5; 115 Ib 462 consid. 3a ; voir aussi AC.2007.0196 du 18 janvier 2008 et AC.2007.0202 du 14 septembre 2007). b) La procédure de limitation des émissions en deux étapes s'applique aussi à la lutte contre le bruit (ATF 116 Ib 168 consid. 8); le seul respect des valeurs de planification, prévues par l'art. 23 LPE, ne signifie en effet pas nécessairement que toutes les mesures préventives de limitation des émissions, exigibles en vertu de l'art. 11 al. 2 LPE, aient été prises (ATF 124 II 521 consid. 4b); les art. 7 al. 1 et 8 al. 1 OPB reprennent d'ailleurs le principe de la limitation préventive des émissions en première étape, découlant de l'art. 11 al. 1 et 2 LPE (voir ATF 118 Ib 596 consid. 3c, 237 ss); une limitation plus sévère devant intervenir en seconde étape lorsque les valeurs limites d'exposition au bruit définies aux annexes 3 à 7 de l'OPB sont dépassées (art. 7 al. 1 let. b, 8 al. 2, 9 let. a OPB; ATF 115 Ib 463-464 consid. 3d). L'ordonnance sur la protection contre le bruit ne fixe cependant pas de valeurs limites d'émissions pour les installations fixes. Ainsi, dans la première étape de limitation préventive des émissions, il faut déterminer si la conception du projet, les mesures de

construction envisagées et les modalités d'exploitation, notamment les horaires, permettent de limiter les émissions provenant de l'exploitation directement en application de l'art. 12 al. 2 LPE (arrêt AC.1998.0182 du 20 juillet 2000). c) En l'espèce, la création d'un giratoire sur un carrefour existant offre de nombreux avantages en ce qui concerne notamment la fluidité et la sécurité du trafic, ainsi que le niveau de nuisances au droit du carrefour. Ainsi, il ressort des directives et réglementations techniques publiées par l'Office fédéral de l'environnement et l'Office fédéral des routes qu'il est opportun et admissible d'admettre une réduction de la vitesse à l'intérieur des ronds-points qui ont pour effet de fluidifier le trafic et d'entraîner une réduction des nuisances sonores de 1 à 2 dB(A) (voir publication conjointe de l'OFEV et de l'OFROU, Manuel du bruit routier, décembre 2006, p. 30). Ainsi, il apparaît clairement que la réalisation du giratoire va entraîner un abaissement des nuisances au droit des propriétés le long de la route cantonale 1 et en particulier de celle du recourant. A cela s'ajoute le fait que la suppression d'accessibilité sur le premier tronçon public du chemin des Condémines aura également pour effet d'éloigner le trafic automobile pour le reporter sur l'embranchement du giratoire donnant accès au chemin du Collège et au tronçon privé du chemin des Condémines. La conception du giratoire apporte donc une amélioration notable de la situation, notamment celle du recourant en ce qui concerne le niveau de bruit résultant à la fois du trafic sur la route cantonale 1 et à la fois de l'utilisation du premier tronçon public du chemin des Condémines. Elle est ainsi conforme à la première étape de limitation des émissions prévue à l'art. 11 al. 1 et 2 LPE. d) La création d'un nouvel embranchement sur le giratoire a pour effet de créer une nouvelle liaison entre le chemin du Collège et la route cantonale. Il s'agit d'un nouveau tronçon de route communale qui doit être assimilé à une installation nouvelle au sens de l'art. 7 OPB et respecter ainsi les valeurs limites de planification (art. 23 LPE). Le nouvel embranchement va desservir à la fois le parking de 37 places, qui est aussi une nouvelle installation fixe au sens de l'art. 7 OPB, et le chemin du Collège ainsi que les futures constructions prévues par l'extension du collège des « Voiles du Léman ». Il entraînera un nouveau trafic lié à l'utilisation du parking et du collège (professeurs et élèves). Il convient donc de déterminer si, dans la deuxième étape de limitation des émissions, les nuisances provoquées par la construction du giratoire et le parking de 37 places peuvent être qualifiées de nuisibles ou incommodes au sens de l'art. 11 al. 3 LPE et nécessiter ainsi une réduction plus sévère des émissions. A cet égard, lors de la séance du tribunal tenue à Préverenges le 14 mai 2008, il a été procédé à une estimation du trafic prévisible lié à la construction du giratoire et à l'exploitation du parking de 37 places. C'est ainsi qu'un trafic de l'ordre de 400 véhicules par jour au maximum pouvait être admis sur le nouvel embranchement du giratoire avec son raccordement sur le chemin du Collège (voir PV de l'audience du 14 mai 2008). Cette estimation prend en compte le trafic pouvant être généré par l'extension du collège, conformément à l'art. 8 LPE. Selon les modèles de calcul de bruit admis par l'Office fédéral de la protection de l'environnement, le niveau de bruit sur la façade la plus exposée du recourant Etienne Grisel par rapport au nouvel embranchement du giratoire ne devrait pas dépasser 35 dB(A) pendant la période de jour ; cette estimation tient compte de la distance entre la villa du recourant et le nouvel embranchement, ainsi que de la vitesse des véhicules, qu'il est prévu de réduire à 20 km/h par la création d'une zone de rencontre. Ainsi, les valeurs de planification fixées à 55 dB(A) pour l'exposition au bruit du trafic routier avec un degré de sensibilité II sont largement respectées par le projet contesté. e) Il doit encore être relevé que le bruit provoqué par l'utilisation du nouvel embranchement, estimé à 35 dB(A), ne sera vraisemblablement pas perceptible depuis la villa du recourant compte tenu

du niveau de bruit existant sur la route cantonale. En effet, compte tenu de la densité du trafic sur la route cantonale, estimée entre 17'000 et 18'000 véhicules par jour selon les comptages datant déjà de l'année 2000 (l'étude Transitec ne fait pas état de nouveaux comptages à jour), et de la distance entre la villa et la route, le niveau de bruit sur la façade la plus exposée de la maison d'habitation du recourant est de l'ordre de 69 dB(A). Ainsi, le bruit provoqué par l'exploitation du nouvel embranchement sur le chemin du Collège sera vraisemblablement couvert par celui de la route cantonale. Au surplus, la construction du giratoire est d'ailleurs en elle-même une mesure d'assainissement en permettant la réduction du niveau de bruit provenant de la route cantonale de l'ordre de 1 à 2 dB(A).

## **E. 6**

Il convient de déterminer encore si le projet litigieux est conforme aux dispositions de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air. a) L'art. 18 de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair) régit la limitation préventive des émissions dues aux infrastructures destinées au transport. Pour de telles installations, l'autorité ordonne, pour limiter les émissions dues au trafic, toutes les mesures que la technique et l'exploitation permettent, et qui sont économiquement supportables. S'il est établi ou à prévoir que des véhicules ou des infrastructures destinées au transport provoquent des immissions excessives, la réduction supplémentaire des émissions doit intervenir dans le cadre d'un plan des mesures au sens de l'art. 44a LPE (art. 19 OPair). Le plan des mesures est un instrument de coordination permettant de choisir et d'ordonner des mesures adéquates pour améliorer la qualité de l'air dans les situations complexes; lorsqu'il s'agit d'assainir plusieurs installations fixes, il permet notamment de traiter de manière équitable les différents pollueurs et de mettre à leur charge une contribution à l'amélioration de la situation (ATF 131 II 103 consid.

## **E. 7**

a) Il résulte des considérants qui précèdent que le projet d'aménagement d'un giratoire au carrefour de l'Etoile ne constitue pas une modification sensible de la route cantonale 1 qui nécessiterait une étude de l'impact sur l'environnement. Mais l'absence de l'exigence d'une telle étude ne dispense pas l'autorité d'examiner la conformité du projet au droit fédéral de la protection de l'environnement. Les données recueillies en audience ont permis de vérifier que les règles fédérales applicables en matière de protection contre le bruit et de l'air étaient respectées. b) L'instruction du recours a par ailleurs permis de constater que le projet de giratoire ne prévoyait pas de solution d'accès au garage du recourant sur la parcelle n° 124. Le recours doit donc être partiellement admis sur ce point en ce sens que le projet doit indiquer les modalités d'accès aux habitants riverains du tronçon public du chemin des Condémines (DP 25) qu'il est prévu d'interdire à la circulation automobile. Les représentants de la municipalité ont d'ailleurs indiqué lors de l'audience qu'ils étaient prêts à examiner une telle solution, par exemple au moyen de la pose d'une signalisation « riverains autorisés » depuis le nouvel embranchement du giratoire. c) Le recours est ainsi très partiellement admis en ce sens que le projet doit réserver au recourant Etienne Grisel les possibilités d'un accès à sa parcelle. Compte tenu de ce résultat, il y a lieu de mettre à la charge des recourants un émoulement légèrement réduit arrêté à 2'000 fr. La commune qui obtient gain de cause et qui a consulté un homme de loi a droit aux dépens qu'elle a requis, également légèrement réduits en raison de l'admission très partielle du recours, qui sont arrêtés à 1'500 fr.

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