

VD_OMNI AC.2007.0196 vom 18. Januar 2008

VD Tribunal cantonal, 2008-01-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2007.0196

FR: VD_OMNI AC.2007.0196 du 18 janvier 2008

IT: VD_OMNI AC.2007.0196 del 18 gennaio 2008

Regeste

LACHAT/Municipalité de Lausanne, ETAT DE VAUD, Commune de Lausanne Hôtel de ville, AQUATIS SA, QHD SA, Service du développement territorial, Service des routes, Service de la mobilité, Service de l'environnement et de l'énergie, OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS | Les conditions fixées par l'autorité fédérale pour autoriser la sortie du parking d'échange sur la bretelle de sortie de l'autoroute A9 sont conformes aux dispositions fédérales concernant les routes nationales. Ces conditions permettent d'exiger qu'une priorité absolue au trafic quittant l'autoroute soit assurée, de manière à éviter tout refoulement de la file d'attente sur la route nationale.

Erwägungen

E. 1

a) Les recourants invoquent le principe de coordination. Ils estiment que le projet de parking-relais et les constructions prévues en surface forment un tout qui ne saurait être dissocié. Aussi, l'examen de la question de la ligne électrique ne devait pas être renvoyé à une procédure ultérieure. aa) Lorsque la réalisation d'un projet nécessite 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 124 II 352 consid. 31a, 123 II 93 consid. 2, 502 consid. 2, 122 II 87 consid. 6d, 121 II 76 consid. consid. 1d, 120 Ib 213 consid. 6, 119 Ib 178 consid. 4, 189 consid. d, consid. 6c, 118 Ib 393 ss, consid. 3; 331 ss consid. 2, 76 consid. 2c; 117 Ib 329 consid.

E. 2

ème étape comporte une description précise des bâtiments A et B prévus sur la plate forme du parking (p. 14). bb) La municipalité a aussi délivré le 11 juillet 2007 une autorisation préalable d'implantation pour la construction de deux bâtiments (A et B) à réaliser sur la plate-forme du parking-relais. L'autorisation porte sur l'implantation, les dimensions et la volumétrie des bâtiments A et B en indiquant le nombre de niveaux et les altitudes à la corniche avec l'emplacement de la couverture de liaison entre ces différents bâtiments et l'entrée de la station du métro M2. Le formulaire de la demande préalable d'implantation indique globalement une surface brute utile de plancher globale de 12'500 m² et un volume de 90'729 m³ (calculé selon la norme SIA) sans attribuer ces surfaces et ce volume de manière précise à l'un des bâtiments. La décision municipale sur l'autorisation préalable d'implantation se réfère en outre à la synthèse des autorisations spéciales, transmise le 27 avril 2007 à la municipalité par la Centrale des autorisations (CAMAC), qui comporte notamment les conditions fixées par le Service de l'environnement et de l'énergie en ce qui concerne la protection contre le bruit, la protection de l'air et les rayons non ionisants. Quant à l'évaluation des immissions, le Service de l'environnement et de l'énergie se réfère au rapport d'impact de 2^{ème} étape élaboré pour l'étude d'impact concernant le

parking-relais, précisant que les activités sur la plate-forme permettent une optimisation de l'installation avec une utilisation accrue du métro M2. La décision municipale, levant l'opposition des recourants, a été notifiée le 23 juillet 2007 avec la synthèse de la Centrale des autorisations du 27 avril 2007, qui comporte une analyse précise des différents aspects concernant la protection de l'environnement. cc) Les recourants soutiennent que le projet de parking-relais et celui des constructions associées prévues sur la plate-forme du parking forment un tout qui devrait faire l'objet d'une seule procédure permettant de vérifier de manière globale la conformité au droit de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Les recourants se réfèrent aux indications figurant dans le rapport d'impact de deuxième étape selon lesquelles les bâtiments prévus sur la plate-forme ne feraient pas l'objet d'un rapport d'impact, de sorte qu'il n'y aurait jamais d'évaluation globale des effets de la circulation induite à la fois par le parking d'échange et par les bâtiments A et B prévus sur la plate-forme de ce parking. Selon les recourants, si la demande de permis de construire les bâtiments en plate-forme était liée dans une seule procédure avec celle du parking-relais, l'étude d'impact aurait dû alors prendre en considération l'affectation concrète de ces bâtiments pour apprécier la génération de trafic globale de l'ensemble du projet. aaa) Le rapport d'impact de novembre 2000, établi dans le cadre de la procédure d'adoption du PAC Vennes, définit de manière précise le trafic sur la route de Berne avec l'état de référence en 2000 et un pronostic de trafic en 2020 sans les constructions prévues par le PAC Vennes et avec le trafic généré par l'ensemble des réalisations du PAC. Le pronostic se fonde sur une augmentation de trafic de 17% et le trafic généré par les 650 places de stationnement destinées aux usagers du biopôle. Pour le secteur de la route de Berne le plus sensible, compris entre la jonction nord de l'autoroute et le débouché du chemin de Valmont, l'état de référence (an 2000) mentionne un trafic de 27'500 véhicules par jour en 2000, qui augmenterait à 33'860 véhicules par jour pour l'horizon 2020, auquel s'ajoutent 1'370 mouvements par jour liés à l'exploitation des 650 places de parc. L'état de référence (an 2000) comprend le trafic généré par le parking-relais existant de 400 places. En ce qui concerne la protection de l'air, le rapport comporte une prévision sur l'évolution des émissions de NOx avec une évaluation des immissions de NO2 pour chaque tronçon de route concerné: le pronostic s'élève à 37.4 µg/m³ pour le secteur de la route de Berne compris entre la jonction nord de l'autoroute et le débouché du chemin de Valmont pour l'état de référence (an 2000) et qui évolue à 36.2 µg/m³ en 2020 (diminution résultant des mesures d'assainissement de la Confédération). Dans ce contexte, le trafic généré par le PAC Vennes ne provoque, selon le rapport d'impact, qu'une faible hausse des immissions de NO2 estimée à moins d'un microgramme par m³. En ce qui concerne le bruit, le rapport se réfère aux relevés effectués par le bureau d'ingénieur Monay (rapport de mars 1997) constatant que les niveaux sonores avaient baissé de 7 à 14 dB(A) sur les façades les plus exposées des bâtiments construits sur le tronçon critique de la route de Berne, compris entre la jonction de l'autoroute et le chemin de Valmont, dont fait partie le bâtiment des recourants. Le rapport d'impact comporte un pronostic de bruit pour l'échéance 2020 duquel il ressort que l'augmentation de bruit liée à la seule exploitation des places de parc du biopôle (650 places), soit 1'370 véhicules par jour sur le tronçon critique, serait de l'ordre de 0.2 dB(A) pour un trafic total estimé à 35'230 véhicules par jour. bbb) Le complément au rapport d'impact de juin 2005 relatif à l'addenda au PAC Vennes comporte une description des modifications apportées à la planification cantonale approuvée en février 2001. Il s'agit d'élever la capacité du parking-relais à 1'200 places, de permettre l'implantation en couverture du parking d'activités non liées au biopôle, mais avec un rayonnement supra

régional, activités permettant d'utiliser les capacités du parking-relais aux heures et durant les jours de faible occupation de la fonction relais, soit en soirée et le week-end. Selon le complément au rapport d'impact, "il n'est pas prévu de places supplémentaires et la génération globale estimée du P+R, de 3 mouvements par place, tient compte de ces activités" (p. 4 du complément). Il est aussi constaté que l'origine et la destination des usagers du parking-relais s'était modifiée par une nette augmentation en provenance du contournement (de 20% à 50%) et une diminution en provenance du nord (50% à 20%). En revanche, les pronostics de croissance du trafic prévus en 2000 ont été maintenus. Aussi, il a été constaté que la mise en service de l'autoroute A9 entre Payerne et Yverdon-les-Bains avait eu pour effet de réduire le trafic sur la route de Berne de 1600 véhicules par jour. L'addenda au PAC Vennes n'entraînerait pas de modification sur les pronostics de trafic liés aux activités du biopôle à l'horizon 2020 (1'370 véhicules sur le secteur critique de la route de Berne). En ce qui concerne l'influence du parking d'échange, un pronostic de trafic a été calculé de la manière suivante: pour 400 places avec une génération de 3 mouvements par place et par jour (rotation de 1.5 véhicules par jour), on trouve une génération de trafic de 1'200 mouvements par jour. Si on admet une même rotation de 3 mouvements par place pour un parking de 1'200 places, on arrive à un trafic généré de 3'600 mouvements par jour. Sur le tronçon de la route de Berne compris entre la jonction nord de l'autoroute et le chemin de Valmont, l'augmentation de trafic prévue avec l'exploitation du parking-relais de 1'200 places s'élève à 1'800 véhicules par jour. Cependant, il est relevé que si ce calcul concerne bien le trafic entrant et sortant du parking-relais de 1'200 places, il ne s'agirait pas d'une génération d'un nouveau trafic, mais seulement de capter le trafic existant sur les bretelles de sorties de l'autoroute en direction du centre de Lausanne et depuis la route de Berne en direction de La Sallaz. Il est toutefois admis que la mise en service du M2 pourrait provoquer une attractivité supplémentaire de l'ordre de 30 % de sorte que l'effet de captage du trafic existant serait limité à 70 % du volume de trafic généré par l'exploitation du parking-relais. En ce qui concerne la protection de l'air, il est encore précisé que l'extension du parking-relais n'aurait qu'un impact faible sur les concentrations de NO₂ en moyenne annuelle et ne dépasserait pas 1 µg/m³ sur le site du PAC Vennes et sur le réseau routier environnant (p. 16). S'agissant du bruit, le complément au rapport relève que l'extension du parking-relais à 1'200 places aurait pour effet une réduction du trafic de 2'400 véhicules par jour sur le tronçon de la route de Berne entre la jonction de l'autoroute et le carrefour de La Sallaz. En ce qui concerne le tronçon supérieur de la route de Berne, l'attractivité supplémentaire de 30 % liée à l'extension du parking-relais et à la mise en service du M2 n'entraînerait pas une perception de bruit plus élevée. ccc) Le rapport d'impact de deuxième étape, établi pour la procédure d'autorisation de construire le parking-relais en novembre 2006, comporte une description précise des bâtiments et affectations prévues sur la plate-forme du parking, soit un musée de 5'000 m² de surface de plancher (bâtiment A), un hôtel de 117 chambres de la catégorie trois étoiles, un centre médical avec service d'urgence, un magasin de proximité avec kiosque ainsi qu'une garderie (bâtiment B). En ce qui concerne les données sur le stationnement et la génération de trafic, le rapport de 2^{ème} étape se réfère aux éléments du complément de juin 2005. Toutefois, les comptages réalisés en 2005 avaient montré une croissance plus importante du trafic sur l'autoroute et les bretelles de la jonction A9 alors que le trafic sur la route de Berne était légèrement inférieur pour atteindre 27'000 véhicules par jour sur le tronçon en cause (jonction nord et chemin de Valmont). La génération de trafic est calculée sur la base de celle mesurée pour le parking-relais existant de 400 places qui s'élève à 3 mouvements par place de parc et par

jour, soit un trafic actuel de 1'200 véhicules. En admettant une même génération de trafic pour le parking-relais de 1'200 places, le rapport de 2^{ème} étape confirme l'estimation du trafic à 3'600 véhicules par jour avec un report de 1'800 véhicules par jour sur le tronçon de la route de Berne situé entre la jonction nord et le chemin de Valmont. Selon ce rapport, l'extension du parking-relais à 1'200 places ne modifiera pas sensiblement le trafic sur l'autoroute A9 et sur la route de Berne au nord de Vennes en raison de l'effet de captage sur le trafic existant. Le rapport de 2^{ème} étape confirme encore les conclusions du complément de juin 2005 selon lesquelles le PAC Vennes et l'extension du parking-relais n'auront que des impacts atmosphériques faibles avec une augmentation des concentrations de NO₂ en moyenne annuelle ne dépassant pas 1 µg/m³. S'agissant de la protection contre le bruit, le rapport de 2^{ème} étape confirme que l'augmentation des niveaux sonores générée par le projet ne dépassera pas 0.2 dB(A). c) Il convient donc de déterminer si, compte tenu de ces différents éléments, le choix de la procédure prévue pour la construction du parking (permis de construire) et de celle utilisée pour les constructions à édifier sur la plate-forme (autorisation préalable d'implantation) est compatible avec le principe de coordination; c'est-à-dire, si cette procédure a permis la prise en considération de l'ensemble des éléments pertinents et déterminants du point de vue de la protection de l'environnement notamment.

aa) La loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) 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, FF 1979 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 pour limiter les émissions 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, ATF 119 Ib 480 consid. 5a, 118 Ib 26 consid. 5d, 118 Ib 596 consid. 3b, 238 consid. 2a; 117 Ib 34 consid. 6a; 116 Ib 438 ss consid. 5; 115 Ib 462 consid. 3a). Pour déterminer si les atteintes restent nuisibles ou incommodes, il faut se référer aux valeurs limites d'immissions que le Conseil fédéral a fixées par voie d'ordonnance en vertu de l'art. 13 al. 1er LPE (ATF 115 Ib 463 consid. 3). aaa) L'ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 précise la portée de l'art. 11 al. 2 LPE. Les nouvelles installations stationnaires doivent être équipées et exploitées de manière à ce qu'elles respectent la limitation des émissions fixée dans les annexes 1 à 4 de l'OPair (art. 3 OPair); lorsque l'annexe ne comporte aucune indication, les émissions sont limitées directement par l'autorité (art. 4 OPair). S'il est à prévoir des immissions excessives, l'autorité ordonne alors, conformément au principe de l'art. 11 al. 3 LPE, une limitation plus sévère des

émissions (art.

E. 5

OPair). Selon l'art. 8 OPair, les atteintes sont évaluées isolément, collectivement et dans leur action conjointe. Pour déterminer si les immissions sont excessives au sens de l'art. 11 al. 3 LPE et 5 OPair, il faut tenir compte des nuisances qui existent déjà. Il suffit donc qu'une installation produise, avec d'autres, une pollution d'ensemble excessive pour ordonner une limitation plus sévère des émissions (ATF 118 Ib 26 consid. 5c p. 33). Lorsqu'un projet de construction est prévu dans un secteur où les valeurs limites d'immissions concernant le dioxyde d'azote sont dépassées, il faut partir de l'idée que la réalisation du projet contribuera à un excès de nuisances d'ensemble. Contrairement à la lutte contre le bruit, la législation fédérale ne contient pas de dispositions spéciales de restriction de bâtir en matière de pollution de l'air lorsque les valeurs limites sont dépassées. Il faut donc partir de la réglementation générale des art. 16 à 18 LPE selon laquelle toutes installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la loi doivent être assainies. Mais lorsque plusieurs installations produisent ensemble des immissions excessives, il s'impose de procéder de façon coordonnée ; ce qui est nécessaire, ce n'est pas tellement des mesures isolées qu'un faisceau de mesures adaptées les unes aux autres. C'est pourquoi l'art. 44a LPE et l'art. 31 OPair prévoient l'établissement d'un plan des mesures pour les endroits où des immissions excessives sont occasionnées par plusieurs installations ou une infrastructure destinées aux transports. Le plan des mesures est ainsi 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 équitable à l'amélioration de la situation (ATF 131 II 103 consid. 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). bbb) En vertu des principes de coordination et de répartition des charges, la limitation des émissions pour une nouvelle installation doit toujours être fixée de manière à ce que les autres pollueurs fournissent leur contribution proportionnelle à la diminution de la pollution. Il ne s'agit pas de réduire les émissions des seules installations nouvelles, et de faire abstraction des autres, sinon, dans certains cas, il ne serait plus possible d'autoriser de nouvelles installations. De même, la conception selon laquelle, en cas de nuisances d'ensemble excessives, toutes les émissions supplémentaires produites par une nouvelle installation devraient être compensées par une réduction correspondante est contraire au principe de l'égalité des charges. La détermination de la part de réduction des émissions à mettre à la charge d'une nouvelle installation se heurte à la difficulté provenant de l'interaction entre toute nouvelle source d'émission et les nuisances existantes. C'est pourquoi les réductions à ordonner lors d'une nouvelle installation ne peuvent pas être déterminées par une simple opération arithmétique à partir des nuisances préexistantes, mais au contraire, par la coordination avec les autres décisions et mesures en matière de protection de l'air, dans le cadre de la mise en œuvre du plan des mesures (ATF 131 II 470 consid. 4.1p. 478, 125 II 129 consid. 7b p. 139, 124 II 272 consid. 4a p. 279, 119 Ib 480 consid. 5a et 5b p. 484 ss, 118 Ib 26 consid. 5d à f p. 34 ss). Les limitations d'émissions dans le cadre du plan des mesures nécessitent en principe l'adoption des bases légales nécessaires. Ni la loi sur l'aménagement du territoire, ni l'ordonnance sur la protection de l'air ne comportent les bases légales permettant d'empêcher pratiquement ou de limiter la construction par des mesures de limitation des émissions dans les endroits où elles sont excessives. Là où la réduction de la pollution de

l'air doit se faire par une limitation des possibilités de bâtir, il faut en principe modifier le plan des zones. Tant qu'une telle modification n'est pas intervenue, les demandes de construction conforme à la zone, mais qui produisent des nuisances moyennes, ne peuvent pas être rejetées sous prétexte que la pollution est excessive (ATF 124 II 272 consid. 4c/bb p. 281, 120 Ib 436 consid. 2c/cc p. 446, 119 Ib 480 consid. 5d p. 486-487, 118 Ib 26 consid. 5 e p.35). Il en va autrement si les constructions projetées produisent à elles seules des immissions supérieures à la moyenne. L'ordonnance sur la protection de l'air ne prévoit pas qu'aucune autorisation ne puisse être accordée tant que le plan des mesures n'est pas adopté dans les endroits où il est nécessaire (ATF 123 II 337 consid. 4b p. 346, 118 Ib 26 consid. 5f). Mais s'il y a lieu de penser qu'une installation produira à elle seule des émissions d'une importance telle qu'un complément au plan des mesures en serait empêché, alors l'autorisation de construire ne peut être délivrée seulement après que les mesures prévues par le plan OPair révisé soit ordonnées (ATF 131 II 103 consid. 3.1 p. 114-115, 124 II 272 consid. 4a p. 279 ss, 123 II 337 consid. 4b p. 346, 119 Ib 480 consid. 5e p. 487, DEP 1996 p. 218 consid. 4d et DEP 2005 p. 228 consid. 3.2). Aussi, pour un projet de construction dont les émissions sont supérieures à la moyenne, le Tribunal fédéral a jugé que des mesures limitant les émissions pouvaient être ordonnées directement dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire en application d'un plan des mesures, sans qu'il soit nécessaire d'attendre la révision du plan des zones communal et de son règlement (ATF 124 II 272 consid. 4d p. 283, DEP 1995 consid. 4b et 4d). Il a ainsi admis une réduction des places de stationnement d'un projet de centre commercial - dont le nombre de places prévu à l'origine était conforme à la réglementation communale - fondée directement sur les directives cantonales élaborées dans le cadre de la mise en oeuvre du précédent plan des mesures OPair (ATF 124 II 272 consid. 5d p. 285 ss). En outre l'obligation de percevoir des taxes de stationnement auprès de la clientèle d'un centre commercial, prévue par le plan des mesures, n'est pas assimilable à une mesure d'aménagement du territoire et ne nécessite pas une adaptation du plan des zones communal et de son règlement. Il s'agit d'une mesure de limitation des émissions qui peut être ordonnée directement sur la base du plan des mesures et des art. 11 al. 3 et 44a LPE ; l'exploitation de places de parc selon un concept économique fait partie en effet des prescriptions d'exploitation au sens de l'art. 12 al. 1 let. c LPE (ATF 125 II 129 consid. 7c et 8b p. 140 et 143-144). ccc) En l'espèce, le rapport d'impact mentionne pour le tronçon de la route de Berne entre la jonction nord de l'A9 et le chemin de Valmont, une concentration de NO₂ de 37.4 µg/m³ en moyenne annuelle pour l'état de référence en 2000 et qui évolue à 36.4 µg/m³ pour l'horizon 2020. La valeur limite de 30 µg/m³ (annexe 7 de l'OPair) est donc déjà dépassée et l'exploitation du parking-relais aurait pour effet d'augmenter les concentrations de NO₂ en moyenne annuelle d'environ 1 µg/m³. Ainsi, le secteur considéré se trouve dans une région où la pollution est excessive, de sorte que le projet doit être soumis non seulement à une limitation préventive des émissions au sens de l'art. 11 al. 2 LPE, mais également à une limitation plus sévère au sens des art. 11 al. 3 et 9 al. 4 et 31 OPair. Comme cela a été exposé ci-dessus, lorsqu'une pluralité d'installation cause une pollution de l'air excessive, les limitations nécessaires des émissions sont à coordonner dans le cadre de la mise en oeuvre du plan des mesures OPair (ATF 131 II 470 consid. 4.1 p. 478). Le Conseil d'Etat a adopté le 11 janvier 2006 le plan des mesures 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. Il en ressort que plus des deux tiers de la population de l'agglomération Lausanne-Morges est exposée à des immissions de dioxyde d'azote excessives. Les principaux domaines d'action prévus par le plan des mesures ont trait à l'aménagement du territoire (AT) et à la mobilité (MO). La mesure AT-2

prévoit ainsi de lier les affectations des sites en fonction de l'accessibilité multimodale. L'objectif recherché tend à diminuer le trafic automobile dû à des activités commerciales, professionnelles et de loisir, et à éviter que les pendulaires doivent utiliser leur véhicule privé faute d'une desserte suffisamment performante en transport public. La mesure AT-3 concerne la densification des zones desservies par des transports publics performants et la mesure AT-4, la mixité des affectations; ces mesures visent à améliorer le rapport coût/efficacité des transports publics par une plus forte densité d'habitants et une mixité des utilisateurs, donc une utilisation des horaires mieux répartie sur la journée. Il s'agit de diminuer les déplacements par transport individuels motorisés en général et les mouvements des pendulaires en particulier. La mesure MO-5 est intitulée : « concept régional de parking d'échange ». Cette mesure propose la mise en œuvre d'une stratégie de développement de l'offre des parkings d'échange à l'échelle cantonale. Cette stratégie repose sur le principe d'une minimalisation de la distance parcourue en voiture et une maximalisation de celle parcourue en transport public dans la perspective d'une réduction globale des prestations kilométriques du trafic individuel motorisé et par conséquent, des émissions polluantes. Ainsi, au fur et à mesure du développement de l'offre en transport public régionale, de nouveaux parkings d'échange devront être créés dans le but de capter les usagers au plus près de leur domicile. L'objectif recherché est une diminution du nombre de voitures accédant dans les centres urbains aux heures de pointe et un transfert modal des pendulaires vers les transports en commun. ddd) La construction d'un parking-relais de 1'200 places sur la station du métro M2 s'inscrit ainsi dans le cadre de la mesure MO-5 du plan des mesures de l'agglomération Lausanne-Morges. Avec le taux de rotation de 3 véhicules par jour cette mesure permet de réduire le nombre de mouvements de véhicules privés en direction du centre de 2'400 par jour depuis la jonction de l'autoroute en direction de La Sallaz (compte tenu des effets du parking actuel de 400 places, qui évite en principe déjà 1'200 trajets par jour). Par ailleurs, si le complément au rapport d'impact relève que le parking-relais va engendrer un trafic de l'ordre de 3'600 véhicules par jour; il convient de distinguer la part de ce trafic déjà existant de celle qui résulte de l'attractivité du parking par la liaison avec le métro M2. Tout d'abord, avec les 400 places existantes et le taux de rotation de 3 mouvements par jour, les 1'200 trajets à destination du parking-relais font partie du trafic actuel de sorte que seuls 2'400 mouvements par jour sont concernés par l'extension du parking de 400 à 1'200 places. En outre, le 70 % des nouveaux utilisateurs sont des automobilistes qui se déplacent déjà avec leur véhicule privé pour se rendre au centre ville et font aussi partie des 27'000 mouvements de véhicules par jour comptés en 2005. L'extension du parking-relais peut aussi avoir un effet attractif et provoquer un trafic supplémentaire lié à la commodité d'utilisation avec la station du métro M2. Cet effet est estimé au 30 % des utilisateurs, ce qui correspond à un trafic supplémentaire de l'ordre de 720 trajets par jour (2'400 x 30%). Mais les recourants critiquent essentiellement le fait que ces estimations ne prennent pas en compte les nouvelles affectations prévues sur la plate-forme du parking-relais en raison de la procédure choisie. Le rapport d'impact de 2^{ème} étape a été joint à la fois au dossier de la demande de permis de construire le parking-relais et à la fois à celui de la demande d'autorisation préalable d'implantation pour les nouvelles activités en plate-forme du parking-relais. Le rapport comporte une description précise et chiffrée des diverses activités prévues sur la plate-forme, à savoir: le musée AcquaEcopôle de 5'000 m², l'hôtel de 117 chambres avec centre de séminaires, de 4'600 m², le centre médical avec un service d'urgence et le regroupement de cabinets médicaux (2'100 m²), le magasin de proximité (350 m²) et la garderie (150 à 200 m²). Il

est précisé en outre que sur les 1'200 places du parking-relais, 150 places sont réservées aux activités se déroulant sur la plate-forme; enfin, une complémentarité a été recherchée avec le parking-relais par la création du musée AcquaEcopôle qui, dans son utilisation, pourra bénéficier des places du parking-relais en soirée et durant les week-end (p.17 du rapport d'impact de 2^{ème} étape). Par ailleurs, le complément au rapport d'impact, mis à l'enquête publique avec l'addenda au PAC Vennes, précise que la génération globale de trafic estimée à 3 mouvements par place et par jour tient compte des activités prévues sur la plate-forme du parking. Le Tribunal constate toutefois que c'est cette dernière appréciation qui est critiquée par les recourants et qu'elle ne résulte pas du choix de la procédure, mais plutôt de la manière de prendre en compte le trafic généré par les nouvelles activités prévues en plate-forme du parking-relais. eee) Le choix d'intégrer les besoins en stationnement des nouvelles activités dans le parking-relais et de fixer le nombre de places réservées à cet effet (150) résulte de l'approbation de l'addenda au PAC Vennes (art. 35 du règlement de l'addenda au PAC Vennes). C'est en effet dans le cadre de la procédure de planification de détail qu'il convient de fixer le nombre de places de stationnement (ATF 131 II 103 consid. 3.3 p. 117-118, 120 Ib 436 consid. 2d/bb p. 451ss). C'est en fonction de cette donnée que le volume du trafic engendré par l'exploitation pourra être estimé et que les atteintes à l'environnement évaluées. La limitation de l'espace de stationnement est en effet considérée comme une contribution importante à la réduction des charges en dioxyde d'azote (ATF 124 II 272 consid. 5d p. 285ss, 120 Ib 436 consid. 3a p 453). Le plan d'affectation spécial doit fixer les conditions cadre obligatoires pour la procédure subséquente d'autorisation de construire. Sous réserve d'exceptions non réalisées en l'espèce, il est en effet exclu de procéder à un contrôle incident de la planification dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire (ATF 131 II 103 consid. 2.4.1 p. 110-111, voir aussi: ATF 123 II 137 consid. 3a p. 342, 119 Ib 480 consid. 5c p. 486). Il n'en demeure pas moins que l'autorité doit encore apprécier de manière globale tous les effets perceptibles de l'installation, c'est-à-dire l'ensemble des émissions que cause l'usage prévu de l'installation (ATF 131 II 103 consid. 2.1.2 p. 108, 125 II 129 consid. 4 p. 132, 124 II 272 consid. 2a p. 275). Pour les activités prévues en surface, la nouvelle norme de l'Union suisse des professionnels de la route 2006 « Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme » VSS SN 640 281, l'offre en places de stationnement est d'une place par 100 m² pour les musées, de 10 places (2 pour le personnel et 8 pour les visiteurs) par 100 m² pour les magasins, 0.5 place par lit pour les hôtels, de 3 places (2 pour le personnel et une pour les clients) par 100 m² pour les médecins et cabinets de soin, et enfin, de 1,2 places (1 pour le personnel et 0,2 pour les visiteurs) par salle de classe pour les crèches et jardins d'enfants. Ce qui représente un total de 270 places en comptant 2 lits par chambre pour l'hôtel et 3 classes pour la garderie (50 pour le musée de 5'000 m², 117 pour l'hôtel, 63 pour le centre médical de 2'100 m², 35 pour le commerce de proximité de 350 m² et 5 pour la garderie). Mais l'offre de 270 places doit être pondérée en fonction de la présence de la station du métro M2 à proximité immédiate (tableau 3 de la norme VSS 640 281) de sorte qu'elle peut être réduite au minimum à 20 % et au maximum à 40 % de ce chiffre, ce qui correspond à 108 places au maximum. Le chiffre de 150 places avait toutefois été arrêté alors que la nouvelle norme VSS 640 281 n'était pas encore en vigueur, l'ancienne norme permettant des réductions moins importantes. Avec un taux de rotation moyen plus élevé que celui du parking-relais, soit 5 mouvements par jour, ces activités peuvent générer un trafic propre qui peut être estimé à 540 mouvements par jour (avec les 108 places prévues par la norme VSS). Le Tribunal estime que cette vérification ne modifie pas les conclusions

de l'étude d'impact. D'une part, le trafic provoqué par un parking de 150 places n'entraîne pas des émissions supérieures à la moyenne (ATF 119 Ib 480, consid. 5e p. 487). D'autre part, sur le total des 3'600 mouvements générés par l'exploitation du parking-relais, 1'200 mouvements existent déjà par l'exploitation du parking-relais de 400 places et seul le 30 % des 2'400 mouvements supplémentaires peut être provoqué par une augmentation de trafic en raison de l'attractivité de la station du métro M2, soit 720 mouvements par jour.

L'augmentation de trafic totale de 1'260 véhicules par jour (540 + 720) est inférieure à la diminution de trafic observée sur la route de Berne par la mise en service de l'autoroute A1 entre Berne et Lausanne en 2001. Aussi, les nouvelles affectations prévues sur la plate-forme du parking-relais sont conformes au plan des mesures OPair. Elles permettent une densification d'une zone desservie par un transport public performant en assurant une mixité des affectations, conformément aux mesures AT-3 et AT-4. Elles améliorent le rapport coût/efficacité de la ligne de transport public avec une mixité des utilisateurs et une fréquence horaire mieux répartie sur la journée. Ces nouvelles affectations sont aussi conformes à la mesure AT-2 qui tend à lier le site d'implantation d'un groupe d'activité à son accessibilité par les transports publics. Le trafic qui en résulte s'intègre ainsi dans la stratégie globale de réduction des émissions mise en place par le plan des mesures 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. bb) Il convient de déterminer également si la procédure choisie par la municipalité permet une appréciation globale des atteintes en ce qui concerne la protection contre le bruit. aaa) L'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) régleme de manière spécifique à l'art. 9 OPB - et non à l'art. 7 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." La portée de l'art. 9 let. b OPB peut être appréciée de la manière suivante: lorsqu'une voie de communication nécessite un assainissement en raison du fait qu'elle contribue notablement au dépassement des valeurs d'immissions (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 (Anne-Christine Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, Thèse, Zurich 2002, 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 (ATF précité dans la cause 1A.262/2000, consid. 5a). bbb) En l'espèce, le rapport d'impact du

PAC Vennes de novembre 2000 mentionne pour les constructions comprises dans le secteur de la route de Berne situé entre la jonction nord de l'A9 et le chemin de Valmont (mesures R16 et R17) un niveau d'immissions de 56,5 dB(A) de jour et 47.2 dB(A) pour la période de nuit pour l'état de référence "an 2000" avec un trafic de l'ordre de 27'750 véhicules par jour. Selon l'annexe 3 de l'OPB, les valeurs limites d'immissions 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) pour un degré de sensibilité II. La parcelle des recourants bénéficie du degré de sensibilité II, selon le plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit des territoires forains de la commune de Lausanne, approuvé par le Département des infrastructures le 23 septembre 2003. Le rapport d'impact établi un pronostic de bruit pour les mêmes constructions dans l'état final de réalisation complète du PAC Vennes en 2020, avec un trafic moyen estimé à 35'230 véhicules par jour comprenant les 1'370 mouvements supplémentaires générés par le parking de 650 places propre aux activités du biopôle sur le tronçon concerné de la route de Berne; les résultats de l'estimation s'élèvent à 57.5 dB(A) pour la période de jour et de 48.2 dB(A) pour la période de nuit. Cette situation résulte de la présence des parois anti-bruit construite en 1997, qui atténuent les immissions liées à l'augmentation du trafic sur la route de Berne. Il reste toutefois plusieurs tronçons de la route de Berne où les valeurs limites d'immissions sont déjà largement dépassées à l'état de référence « an 2000 » (voir mesures R1 à R15, ainsi que les mesures R20 à R25) avec une aggravation de l'ordre de 0.8 à 0.9 dB(A) à l'horizon 2020 sans les mouvements liés à la réalisation du PAC Vennes; toutefois l'influence du trafic généré par le parking de 650 places du PAC Vennes reste modeste et l'estimation de ses effets révèle une augmentation du niveau de bruit de l'ordre de 0.1 à 0.2 dB(A) pour les constructions les plus exposées.

ccc) Le complément au rapport d'impact comporte un pronostic de trafic lié à l'exploitation du parking-relais porté à 1'200 places lors de l'adoption de l'addenda au PAC Vennes de 2005. Le rapport d'impact de deuxième étape, élaboré en novembre 2006, a permis en outre d'actualiser les données en matière de trafic avec un nouvel état en 2005. Mais ces rapports ne comprennent pas une évaluation des impacts de bruit liée à l'exploitation du parking-relais et des activités prévues sur la plate-forme. La conformité aux dispositions de l'OPB est appréciée en fonction des considérations suivantes: le parking-relais ne provoque pas une augmentation de trafic car ses effets se limitent à capter le trafic existant (sous réserve d'une proportion de 30 % liée à l'attractivité du M2) et le trafic provoqué par les activités prévues en surface pourrait s'intégrer dans le trafic général du parking-relais et serait compris dans le taux de rotation de 3 mouvements par place. Cette appréciation mérite toutefois d'être nuancée: Selon l'étude de trafic RGR de 2004, la plus grande proportion des pendulaires utilisant le parking d'échange provient de l'autoroute A9 (50 % en provenance de l'ouest et 30 % en provenance de Vevey). Or, lorsque ce trafic se dirige directement sur le centre ville depuis la jonction, il n'utilise pas le secteur critique de la route de Berne compris entre la jonction nord et le chemin de Valmont. Ainsi, même si la totalité du trafic à destination du parking-relais provient du trafic actuel, la part de ce trafic en provenance de l'autoroute A9 (80%) doit nécessairement emprunter le secteur de la route de Berne jusqu'au chemin de Valmont pour entrer dans le parking. La part des 3'600 mouvements par jour utilisant ce tronçon s'élèverait à 1'800 voitures par jour (tableau de la page 15 du rapport complémentaire de 2005). Par ailleurs, il est vrai que l'exploitation du musée pendant le week-end, l'accès à la permanence médicale le soir et le week-end et l'utilisation de l'hôtel le soir, permettent de trouver une complémentarité dans l'horaire d'utilisation du parking-relais; il est vrai aussi que ces activités pendant le week-end ne

dépasseront pas le pronostic de 3'600 véhicules par jour. Mais ces activités s'exercent également pendant les horaires d'utilisation du parking-relais en semaine, probablement avec une fréquentation moindre pour le musée, mais elles génèrent un trafic propre et distinct de celui des usagers du parking-relais, même s'il peut partiellement se recouper avec les mêmes utilisateurs, notamment en ce qui concerne le commerce, la garderie et le centre médical. ddd) L'étude sur "la pertinence économique des activités associées" produite par la municipalité comporte à cet égard un tableau sur l'occupation moyenne du parking en semaine et l'occupation instantanée dans les cinq tranches d'horaires retenues soit 7-12h, 12-16h, 16-19h, 19-22h et 22-7h (voir tableau n° 16 p.26). Le tableau répertorie le nombre total de véhicules utilisant le parking par jour de semaine, pour les différentes activités associées au parking-relais. Ainsi, pour le musée AcquaEcopôle, il mentionne 150 véhicules visiteurs et 17 véhicules personnel, pour l'hôtel, 47 véhicules clients 4 véhicules personnel, pour le centre médical, 28 véhicules clients et 12 véhicules personnel, et pour le magasin de proximité, 2 véhicules personnel (la clientèle étant constituée essentiellement par les usagers du parking-relais), ce qui représente un total journalier de 260 véhicules, soit 520 trajets (aller et retour) par jour. Cette évaluation est très légèrement inférieure à celle de 540 trajets, effectuée sur la base de la norme VSS 640 281 ci-dessus (voir consid. cc/eee p. 19). Mais la différence de 20 mouvements par jour peut s'expliquer par le fait que l'étude sur la pertinence économique ne prend pas en compte l'activité de la garderie. Enfin, s'agissant de l'utilisation du parking-relais, l'étude évalue le nombre total de véhicules par jour à 1'050, soit 2'100 trajets par jour, ce qui est largement inférieur au pronostic de trafic estimé à 3'600 véhicules par jour. Ainsi, selon l'étude sur la pertinence économique, le total du trafic généré par l'exploitation du parking-relais et des activités associées s'élève à 2'640 mouvements par jour. eee) Sur la base de ces données, il se pose la question de savoir si l'exploitation du parking-relais, avec les activités prévues en plate-forme, est compatible avec l'art. 9 let. b OPB. On a vu que les différents rapports d'impact mentionnent une augmentation de trafic de 1'800 véhicules par jour sur le tronçon critique de la route de Berne (jonction nord - ch. de Valmont). Cette estimation de 1'800 mouvements est calculée sur la base du pronostic de trafic de 3'600 véhicules par jour pour le parking-relais de 1'200 places; elle correspond à la moitié du trafic généré par le parking-relais. Or, le tiers de cette circulation ($1'800 : 3 = 600$) est déjà compris dans le trafic existant, en raison de l'exploitation actuelle du parking-relais de 400 places; Il faut donc prendre en compte seulement 1'200 mouvements par jour ($1'800-600$). De ces 1'200 mouvements par jour, le 30 % peut constituer un trafic nouveau (360 trajets) alors que le 70 % serait capté sur la circulation existante (840 trajets). Mais en raison de la forte proportion de véhicules en provenance de l'autoroute (80 %), il subsiste pour ces 840 trajets, 672 mouvements supplémentaires sur le tronçon concerné de la route de Berne ($840 \text{ trajets} \times 80\%$), soit en définitive, un trafic de 1'032 véhicules par jour pour le parking-relais ($672+360$). Par ailleurs, compte tenu du fait que le trafic généré par le parking-relais se répartit pour moitié sur le tronçon de la route de Berne entre la jonction nord de l'A9 et le chemin de Valmont, les 540 mouvements de véhicules par jour liés aux activités associées au parking-relais se répercutent à raison de 260 trajets supplémentaires, soit un total estimé à 1'292 véhicules par jour ($1'032+260$). Au surplus, ce pronostic est basé sur une estimation de trafic de 3600 véhicules par jour alors que l'utilisation du parking-relais selon l'étude de pertinence économique implique un trafic journalier de 2'640 véhicules avec les activités associées, ce qui représente une augmentation effective du trafic sur le tronçon de la route de Berne de moins de 900 véhicules par jour. Il convient donc de déterminer si une augmentation de

trafic allant de 900 à 1'292 véhicules supplémentaires provoque une augmentation de bruit perceptible. Selon le modèle de référence pour le bruit routier « StL-86 » (publication n° 60 des cahiers de l'environnement de 1987), pour une même structure de trafic, l'augmentation du bruit entre un trafic TJM1 et TJM2 est de $10 \times \log(TJM2/TJM1)$ dB. Ainsi, un trafic supplémentaire de 10 % entraîne une augmentation de bruit de l'ordre de 0.4 dB(A). Or l'accroissement du TJM de 27'000 à 28'292 véhicules (27'000 + 1'292 véhicules), soit moins de 5% du trafic actuel, induit une augmentation de bruit de l'ordre de 0.2 dB(A). Ainsi, l'utilisation accrue du secteur le plus exposé de la route de Berne ne provoque pas une augmentation de bruit qui dépasserait les 0.2 dB(A), déjà pronostiquée, et elle est ainsi conforme à l'art. 9 let. b OPB. cc) Le Tribunal arrive ainsi à la conclusion que la procédure choisie par la municipalité a permis de respecter le principe de coordination et de procéder à une évaluation globale de l'ensemble des émissions du projet. La coordination formelle a été assurée par la mise à l'enquête simultanée de la demande de permis de construire le parking-relais et de la demande préalable d'implantation pour les activités associées, et par le fait que les décisions sur les oppositions ont également été notifiées à peu d'intervalles pour les deux procédures (20 et 23 juillet); de cette manière, un seul recours a pu être déposé concernant les deux objets auprès d'une seule instance de recours, ce qui permet au Tribunal de procéder à une évaluation globale des immissions. La coordination matérielle est assurée par le fait que les deux dossiers de la demande de permis de construire et de l'autorisation préalable d'implantation comportent le rapport d'impact de deuxième étape qui présente une évaluation d'ensemble des atteintes à l'environnement concernant à la fois les aspects de la protection contre le bruit et ceux de la protection de l'air. Les données figurant dans le rapport d'impact ont en outre permis au Tribunal de procéder aux vérifications nécessaires et de constater que globalement, le pronostic de trafic de 3'600 véhicules par jour pour l'exploitation du parking-relais et des activités associées était non seulement correct mais probablement surestimé, compte tenu de l'analyse précise de l'utilisation du parking-relais en semaine résultant de l'étude sur la pertinence économique des activités associées. De même, le Tribunal a pu constater que les appréciations du rapport d'impact sur la conformité du projet global (parking-relais et activités associées) aux dispositions sur la protection de l'air et sur la lutte contre le bruit étaient correctes. En particulier, l'estimation du trafic généré par le parking-relais et par les activités associées montre d'une part, que le projet s'intègre aux stratégies de réduction des émissions de NO₂ prévues par le plan des mesures de l'agglomération Lausanne Morges; d'autre part, sur le tronçon critique de la route de Berne (jonction nord de l'A9 et chemin de Valmont), il n'y a pas une perception de bruit plus élevée. Ainsi, même si le parking-relais a fait l'objet d'une procédure distincte de celle des activités associées, le Tribunal constate que les obligations résultant du principe de coordination au sens de l'art. 25a LAT ont été respectées. aaa) Il est vrai que l'étude d'impact de deuxième étape se limite à l'examen des atteintes à l'environnement provoquées par le parking-relais et par les activités associées et elle ne s'étend pas à l'ensemble des activités prévues par le PAC Vennes. Le premier rapport d'impact de 2000 et le rapport complémentaire de juin 2005 ont prévu à l'horizon 2020, pour la totalité des constructions admises par le PAC Vennes et leurs 650 places de parc, une augmentation de trafic estimée à 1'370 véhicules par jour pour le même tronçon le plus critique de la route de Berne (jonction nord de l'A9 et chemin de Valmont). Ainsi, à l'échéance 2020, le trafic du parking-relais et des activités associées, estimé entre 900 et 1'292 mouvements par jour, pourra s'ajouter au trafic de 1'370 véhicules par jour généré par toutes les autres réalisations du PAC Vennes, soit une augmentation de trafic variant

entre 2'270 et 2'662 véhicules par jour. Mais à l'échéance 2020, le trafic sur la route de Berne est estimé à 33'860 véhicules par jour sur ce tronçon et l'augmentation prévue entre 2'270 et 2'662 mouvements par jour représente le 7 % du trafic total et reste inférieure à la limite des 10 % . De plus, même si cette augmentation est concentrée sur le secteur de la route de Berne le plus critique, qui est utilisé comme voie d'entrée au parking-relais pour tous les véhicules en provenance de l'autoroute, le Tribunal relève qu'il s'agit du tronçon le mieux protégé par les parois anti-bruit, qui atténuent le bruit pouvant résulter de l'augmentation de trafic. bbb) L'échéance de 2020, retenue par les différents rapports d'impact pour la réalisation de l'ensemble des constructions prévues par le PAC Vennes, semble réaliste compte tenu de l'ampleur de son périmètre (248'765 m²), de la surface brut de plancher admissible de plus de 80'000 m² et de la nature précise des activités, permettant d'accueillir environ 2'000 emplois (rapport d'aménagement art. 47 OAT, p. 27). L'art. 23 al. 1 du règlement du PAC Vennes comporte en effet une restriction particulière sur les affectations admissibles en autorisant seulement les « activités liées au biopôle », à l'exception des activités associées au parking-relais sur le secteur G1. L'échéance prévue pour la réalisation du PAC Vennes suit de peu l'échéance fixée en 2018 pour l'assainissement des routes . Or, la route de Berne est une voie soumise à un assainissement au sens des art. 16 LPE et 13 OPB. En effet, les installations qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immissions 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), de telle façon que les valeurs limites d'immissions ne soient plus dépassées (art. 13 al. 2 let. b OPB). Le délai imparti aux autorités d'exécution pour assainir les routes telles que la route de Berne a été prolongé jusqu'au 31 mars 2018 au plus tard (cf. art. 17 al. 4 let. b OPB). Il se pose donc la question de savoir si l'assainissement de la route de Berne pourrait être pris en considération. L'art. 36 OPB permet de tenir compte de l'assainissement d'installations fixes, si les projets concernés sont déjà autorisés ou mis à l'enquête publique au moment de la détermination des immissions (al. 2 let. a). Le Tribunal fédéral a jugé que l'art. 36 al. 2 OPB s'appliquait de manière restrictive. Toutefois, 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 (ATF 129 II 238, consid. 3.3 p. 244-245). ccc) En l'espèce, selon les pronostics du rapport d'impact de novembre 2000, les valeurs d'alarme sont déjà dépassées sur certains points de la route de Berne (R20 et R22 à R25) et elles le seront plus largement et de manière plus importante à l'horizon 2020. Or, les valeurs d'alarme sont précisément destinées à fixer les priorités dans les assainissements (art. 19 LPE). Les représentants du Service de l'environnement et de l'énergie et de la municipalité ont précisé lors de l'inspection locale, que les travaux d'assainissement allaient déjà être entrepris dans un premier temps par la pose d'un revêtement phono-absorbant, sans en préciser toutefois la date d'exécution. Or, la pose d'un tel revêtement permet une réduction de bruit pouvant aller jusqu'à 4 dB(A). Il n'est pas fait mention de l'existence d'un projet d'assainissement de la route de Berne conforme aux directives fédérales (publication de l'Office fédéral de l'environnement, OFE et de l'Office fédéral des routes, OFROU de décembre 2006, Manuel du bruit routier, p. 16 ss). Toutefois,

même si aucune décision d'assainissement n'a encore été prise, le Tribunal doit partir de l'idée que les autorités respecteront l'obligation d'assainissement dans le délai réglementaire fixé à cet effet au 31 mars 2018. La jurisprudence a par ailleurs précisé que l'autorité pouvait ordonner l'assainissement d'une route sans attendre l'échéance de 2018, lorsque les mesures appropriées peuvent être réalisées sans frais disproportionnés, comme l'installation de nouveaux panneaux de signalisation permettant une réduction de la vitesse de 80 à 50 km/h (arrêt TA AC 2006.0305 du 28 décembre 2007). A cet égard, le Tribunal constate que la vitesse des véhicules est limitée à 60 km/h sur le tronçon de la route de Berne et la réduction de la vitesse à 50 km/h est assurément une tâche aisément exécutable, qui permet de contribuer à l'assainissement de cet axe. L'inspection locale a d'ailleurs permis de constater que les conditions des art. 22 al. 3 et 50 OSR sont remplies pour permettre une réduction de la vitesse à 50 km/h (voir arrêt GE 2001.0090 du 15 juillet 2002). Les limitations générales de vitesse peuvent en effet 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 (art. 108 al. 2 let. d OSR). Aussi, les projets d'assainissement ne peuvent plus bénéficier des subventions de la Confédération après 2018 (OFE et OFROU, Manuel du bruit routier p. 19). Il ressort de ces circonstances que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'une partie au moins des travaux d'assainissement de la route de Berne soit déjà réalisée à l'échéance de 2020, fixée par les rapports d'impact. Enfin, les mesures d'assainissement prévues en matière de protection de l'air peuvent également influencer de manière favorable le bruit routier, notamment celles concernant la mobilité ; il s'agit en particulier du développement du concept régional de parking d'échange au plus près du domicile des pendulaires (mesure MO-5), qui est de nature à capter le trafic pendulaire et à réduire le taux de croissance de la circulation; les limitations de vitesse prévues sur l'autoroute de contournement sont aussi propres à réduire le niveau des immissions de bruit (mesure MO-3); il en va de même de l'encouragement au covoiturage (mesure MO-6), des plans de mobilité des entreprises et collectivités publiques (mesures MO-7), ainsi que de la maîtrise du stationnement public (MO-7) et privé (mesure AT-5). d) Les recourants dénoncent aussi un défaut de coordination en raison de la présence d'installations ferroviaires sur la parcelle en cause. La construction du parking-relais et celle des bâtiments A et B sur la plate-forme ne respecteraient pas les distances prévues par la législation fédérale sur les chemins de fer et le dossier ne comporterait pas les dérogations prévues à cet effet. aa) L'ancien art. 18a de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF) a été introduit par la modification de la loi sur les chemins de fer du 8 octobre 1982 ; cette disposition réglementait la procédure applicable aux constructions et installations étrangères à l'exploitation ferroviaire. Les constructions qui ne servaient pas de manière prépondérante à l'exploitation devaient être soumises à l'approbation de l'autorité de surveillance lorsqu'elles affectaient des immeubles propriétés du chemin de fer ou leur étaient contiguës (let. a), ou lorsque le terrain était compris dans une zone réservée ou dans un alignement (let. b), ou encore lorsque la sécurité de l'exploitation était mise en cause (let. c). La procédure d'approbation de l'installation était ouverte par l'autorité compétente en matière de construction selon le droit cantonal, d'office ou sur requête de l'entreprise de chemin de fer ou du maître de l'ouvrage (al. 2). L'approbation était refusée lorsque le projet portait atteinte à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, ou était contraire au but d'une zone réservée ou d'un alignement. L'approbation pouvait aussi être refusée si le projet rendait l'extension future d'installations ferroviaires impossibles ou considérablement plus difficiles (al. 3). Cette disposition a été adoptée à

l'époque pour fixer la procédure d'approbation des projets et combler les lacunes qui résultaient de l'ancienne pratique (FF 1981 I p. 357). bb) L'actuel art. 18m LCdF a remplacé l'ancien art. 18a LCdF lors de la révision de la loi sur les chemins de fer adoptée le 18 juin 1999. Le champ d'application très vaste de l'ancienne disposition imposait l'examen par l'Office fédéral des transports, de tout projet touchant des installations ferroviaires, même des projets qui à l'évidence ne nuisaient pas aux intérêts des chemins de fer. Il en résultait un surcroît de travail pour l'autorité d'approbation des plans et de lourdes charges aux bénéficiaires des autorisations ainsi que des retards importants dans la procédure cantonale d'octroi du permis de construire. Pour remédier à ces inconvénients, il a été proposé de ne plus soumettre ces installations à l'approbation de l'Office fédéral, mais au seul accord préalable de l'entreprise de chemins de fer concernée. Selon le nouvel art 18m al. 2, l'Office fédéral est désormais consulté seulement dans les trois cas suivants: à la demande d'une des parties, lorsque aucun accord entre le maître de l'ouvrage et l'entreprise ferroviaire n'a été trouvé (let. a), ou lorsque l'installation peut empêcher ou rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure de l'installation ferroviaire (let. b), ou encore lorsque le terrain est compris dans une zone réservée ou est touché par un alignement déterminé par la législation sur les chemins de fer (let. c). Dans les autres cas, les installations annexes sont soumises au seul accord préalable de l'entreprise de chemins de fer concernée (ATF IA.264/2006 du 30 mai 2007, voir aussi Message relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans du 25 février 1998, FF 1998 p. 2267). cc) En l'espèce, le projet de parking-relais modifie la sortie de la station du métro M2 telle qu'elle a été autorisée par l'Office fédéral des transports. Le projet prévoit d'aménager un accès à la station du métro depuis chaque niveau du parking-relais et une sortie piétons au niveau de la plate-forme. Dans le cadre de l'instruction du recours, l'Office fédéral a été interpellé par le Tribunal pour se déterminer sur l'application de l'art. 18m LCdF. Dans ses déterminations du 15 octobre 2007, l'Office fédéral relève les modifications apportées à la station de métro, en particulier la création des portes d'accès au sous-sol et constate que le projet sert à la fois à l'exploitation ferroviaire et à des activités non ferroviaires et qu'il s'agit d'une installation mixte en précisant que les parties du projet qui sont prépondérantes déterminent la procédure applicable. Comme la station de Vennes n'est que peu touchée par la réalisation du parking-relais, l'Office fédéral estime que la compétence pour approuver le projet dans son ensemble, y compris les modifications de la station de métro, relève du droit cantonal; ces modifications sont donc soumises aux règles de l'art. 18m LCdF. L'Office fédéral a souligné que les entreprises ferroviaires concernées ont donné leur accord aux modifications de la station (lettres de la société Métro Lausanne-Ouchy SA du 21 septembre 2007 et des transports publics de la région lausannoise du 26 septembre 2007); en outre, il a estimé que les conditions fixées à l'art. 18m al. 2 LCdF pour une intervention de l'autorité fédérale n'étaient pas réunies; d'une part, aucune des parties concernées n'avait sollicité l'intervention de l'Office fédéral et d'autre part, ni les entreprises concernées, ni les recourants d'ailleurs, n'ont prétendu que les constructions auraient pour effet d'empêcher ou de rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure des installations. La coordination est ainsi assurée entre la procédure d'autorisation de construire et les exigences spécifiques de l'art. 18m LCdF en ce qui concerne les modifications apportées à la station du métro M2. e) Les recourants soutiennent aussi que la question de la ligne à haute tension, qui traverse l'extrémité nord est du périmètre G1 n'aurait pas été réglée; la coordination n'aurait pas été assurée avec les autorisations requises par la législation fédérale sur les chemins de fer; en outre le dossier ne permettrait pas d'apprécier la conformité du projet

avec la réglementation fédérale sur les rayons non ionisants. aa) Les art. 18 ss LCdF fixent la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires. Selon l'art. 18 al. 1 LCdF, toutes les constructions ou installations qui servent exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un chemin de fer est une installation ferroviaire. La ligne électrique à haute tension qui traverse le périmètre du PAC Vennes (ligne CFF 132 kV Puidoux - Romanel) sert exclusivement à l'exploitation des chemins de fer de l'entreprise des Chemins de fer fédéraux suisses (ci-après CFF) et elle est donc assimilée à une installation ferroviaire au sens des art. 18 ss LCdF. Selon l'art. 18 LCdF, les installations ferroviaires ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (al. 1). L'autorité chargée de l'approbation des plans est, soit l'Office fédéral, soit le Département fédéral compétent pour les grands projets (al. 2). L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (al. 3) et aucune autorisation relevant du droit cantonal n'est requise; le droit cantonal est toutefois pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire (al. 4). La procédure ordinaire d'approbation des plans comporte notamment une enquête publique de 30 jours (art. 18d LCdF) avec possibilité de formuler une opposition (art. 18f LCdF). L'autorité qui approuve le plan statue également sur les oppositions (art. 18h LCdF). L'art. 18i al. 1 LCdF prévoit une procédure simplifiée d'approbation des plans qui s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes (let. a) ainsi qu'aux installations ferroviaires dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et l'environnement (let. b). La procédure simplifiée s'applique aux projets de détail élaborés sur la base d'un projet déjà approuvé. L'autorité chargée de l'approbation des plans peut ordonner le piquetage. La demande n'est ni publiée, ni mise à l'enquête. L'autorité chargée de l'approbation des plans soumet le projet aux intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de 30 jours, sauf s'ils ont donné auparavant leur accord écrit. Elle peut solliciter aussi l'avis des cantons et des communes (al. 3). bb) Le rapport d'impact de deuxième étape mentionne la possibilité d'enterrer la ligne à haute tension, mais cette possibilité a été écartée par l'entreprise des CFF pour des motifs liés à la sécurité de l'approvisionnement. Par ailleurs, dans une lettre adressée le 23 mai 2007 aux architectes du projet, l'entreprise des CFF a relevé que le projet de construction des bâtiments en surface ne respecte pas les distances minimales de sécurité entre les conducteurs de la ligne et les bâtiments projetés et nécessitait une modification du support de la ligne. L'entreprise ferroviaire pouvait toutefois autoriser le démarrage des travaux en fixant toutes les conditions requises pour assurer la sécurité de la ligne et en exigeant notamment que le dossier de la demande définitive de permis de construire les bâtiments A et B lui soit transmis pour examen et approbation selon la procédure prévue par l'art. 18m LCdF. Lors de l'audience du 2 octobre 2007, le témoin Arnaud Wiesmann, gestionnaire d'installation des lignes de transport auprès des CFF, a précisé que la construction des bâtiments de l'hôtel et du centre AcquaEcopôle nécessitait une surélévation des pylônes 34 et 35 de la ligne et que cette modification devait être autorisée par l'Office fédéral dans le cadre de la procédure simplifiée de l'art. 18i LCdF, c'est-à-dire sans enquête publique. Une décision pouvait ainsi intervenir dans un délai de l'ordre de deux mois dès le dépôt de la demande. cc) La procédure d'approbation d'une installation ferroviaire est nettement distincte de celle concernant la demande de permis de construire. Alors que seules les autorités fédérales sont compétentes pour l'approbation de la modification de la

ligne à haute tension de l'entreprise des CFF, même selon la procédure simplifiée, le permis de construire les bâtiments A et B destinés aux activités associées est délivré par la municipalité avec les autorisations des services concernés de l'administration cantonale. De plus, les voies de recours sont nettement distinctes puisque le Tribunal administratif fédéral est compétent pour les décisions d'approbation des plans d'installations ferroviaires alors que la Cour de droit administratif et public est compétente pour connaître du recours contre la décision sur le permis de construire. De par la structure de l'Etat fédéral (art. 3 Cst.) et de la répartition des compétences entre cantons (permis de construire, art. 75 al. 1 Cst.) et Confédération (chemins de fer art. 87 Cst.), il n'est pas possible d'assurer une coordination formelle des deux procédures. En pareil cas, le Tribunal fédéral a suggéré que l'autorité fédérale intervienne dans la procédure cantonale de première instance, le cas échéant dans la procédure de recours en prenant position par un avis liant sur la décision relevant de sa compétence, sous réserve d'éléments nouveaux pouvant intervenir en cours de procédure. Elle ne devrait ensuite rendre une décision attaquable seulement lorsque les décisions cantonales ont été jugées en dernière instance cantonale. Une telle manière de faire, échelonnée dans le temps, assure la coordination matérielle des décisions (ATF 116 Ib 50 consid. 4b p. 58 et 59). La modification de la ligne à haute tension est rendue nécessaire uniquement par les constructions prévues en plate-forme du parking-relais et qui font l'objet du permis d'implantation. Selon l'art. 119 LATC, le constructeur peut, avant la mise à l'enquête du projet de construction, requérir une autorisation préalable d'implantation (al. 1): Il appartient alors à la municipalité et aux autorités cantonales concernées de trancher les questions de base du projet et de délivrer un permis d'implantation. Celui-ci est périmé s'il n'est pas suivi, dans les deux ans dès sa délivrance, d'une demande de permis de construire (al. 2). L'octroi du permis d'implantation a les mêmes effets juridiques, en ce qui concerne les éléments contenus dans cette autorisation, que celui du permis de construire (al. 3). Ce dernier doit donc être délivré si la demande en est faite dans le délai de deux ans et si le projet est conforme aux conditions fixées par le permis d'implantation (ATF 101 Ia 213 consid. 3a p. 216). Ainsi, dans le cadre de la procédure d'autorisation préalable d'implantation, la coordination matérielle est limitée aux éléments déterminants pour l'admission du projet. Les aspects techniques, qui ne remettent pas en cause le principe du projet, peuvent être traités dans le cadre de la procédure ultérieure de demande de permis de construire en deuxième étape, et ne sont pas soumis à l'obligation de coordination en première étape (ATF 119 Ib 254 consid. 9c p. 277-278). L'autorisation préalable porte sur l'implantation, les dimensions et la volumétrie des bâtiments A et B, figurées sur plans mis à l'enquête publique, et l'élément de liaison avec la sortie de métro. Elle porte aussi sur les affectations de ces bâtiments décrites dans le rapport d'impact de novembre 2006, également mis à l'enquête publique, les places de stationnement attachées à ces activités et les mouvements de véhicules qu'elles impliquent avec leurs effets sur l'environnement, tels qu'ils sont décrits dans le rapport d'impact et précisés ci-dessus (consid. 1c p. 13 à 26). La surélévation de la ligne à haute tension est nécessaire pour maintenir les distances de sécurité par rapport à la hauteur projetée des bâtiments A et B. L'entreprise ferroviaire a formulé dans la procédure d'autorisation de construire un avis favorable en ce qui concerne la construction des bâtiments A et B en fixant des conditions précises à respecter pour assurer la sécurité pendant le chantier et en mentionnant la nécessité de surélever la ligne dans le cadre d'une procédure de modification de l'installation ferroviaire. L'Office fédéral a aussi précisé, dans ses déterminations du 15 octobre 2007, que la question de la ligne de transport n'avait pas été omise et qu'elle était en cours de traitement. Aussi, les conditions

requis pour la procédure simplifiée de l'art. 18i LCdF pour la surélévation de la ligne semblent remplies; d'une part, le projet touche un espace réduit et un nombre limité de propriétaires; d'autre part, la surélévation ne modifie pas sensiblement l'aspect extérieur de la ligne existante et elle ne touche pas les intérêts de tiers; en particulier la surélévation est de nature à diminuer l'intensité du rayonnement électromagnétique sur la propriété des recourants. Enfin, les exigences spécifiques liées à la surélévation de la ligne de transport des CFF ne remettent pas en cause le principe même des bâtiments A et B et les aspects techniques de la surélévation, notamment la conformité à l'ordonnance fédérale sur les lignes électriques du 30 mars 1994 (OLEI) et les conditions d'octroi d'une éventuelle dérogation aux distances, prévue à l'art 38 OLEI, peuvent être réglés en deuxième étape, dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire, ce que confirme encore l'avis de l'entreprise des CFF du 27 mai 2007. dd) En ce qui concerne les rayonnements électromagnétiques provenant de la ligne de transport des CFF, les recourants ont produit à l'audience du 2 octobre 2007 des résultats, sous forme graphique, d'une série de mesures des champs électriques et magnétiques effectuées dans leur bâtiment entre la période du 25 septembre au 1^{er} octobre 2007. Ils estiment que le niveau du rayonnement serait excessif.

aaa) Tout fil électrique sous tension produit un champ électrique dans son voisinage. Ce champ, dont l'intensité se mesure en volts par mètre (V/m), existe même si aucun courant ne circule. Le champ est d'autant plus intense que la tension est élevée. C'est à proximité directe d'une charge électrique ou d'un conducteur sous tension que le champ électrique est le plus élevé; son intensité diminue rapidement avec la distance. Le champ électrique créé par les lignes de transport d'électricité situées à l'extérieur est réduit par la présence de murs, de bâtiments ou d'arbres (lorsque ces lignes sont enterrées, le champ électrique en surface est à peine décelable). Les champs magnétiques sont provoqués par le déplacement de charges électriques. Contrairement au champ électrique, le champ magnétique n'apparaît que lorsqu'un appareil électrique est allumé et que le courant passe. Son intensité se mesure en ampères par mètre (A/m); toutefois, dans la recherche et les applications techniques, on utilise généralement une autre grandeur, liée à l'intensité: la densité de flux magnétique (appelée aussi induction magnétique), qui s'exprime en teslas ou plus communément en microteslas (μ T). Plus l'intensité du courant est forte, plus le champ magnétique est élevé. Comme dans le cas du champ électrique, le champ magnétique est d'autant plus intense qu'on est proche de la source et il diminue rapidement lorsque la distance augmente. Les matériaux usuels tels que les matériaux de construction ne constituent pas un blindage efficace contre les champs magnétiques. Une onde électromagnétique est l'association d'un champ électrique et d'un champ magnétique qui varient dans le temps et se propagent dans l'espace. Un courant alternatif crée un champ variable dans le temps; il change de sens à intervalles réguliers. Dans la plupart des pays européens, pour l'électricité du réseau, ce changement de sens s'opère avec une fréquence de 50 Hertz (Hz), soit 50 cycles par seconde; de même, le champ magnétique engendré par ce courant oscille à raison de 50 cycles par seconde. Les champs électromagnétiques variables dans le temps produits par les appareils électriques et les conduites qui les alimentent sont un exemple de champs de fréquence extrêmement basse (champs FEB, ou en anglais: ELF, Extremely Low Frequency - on entend par là, les fréquences inférieures à 300 Hz). Même en l'absence de tout champ électrique extérieur, le corps humain est le siège de micro-courants dus aux réactions chimiques qui correspondent aux fonctions normales de l'organisme. Les champs électriques de basse fréquence agissent sur l'organisme humain comme sur tout autre matériau constitué de particules chargées. En présence de matériaux conducteurs, les

champs électriques agissent sur la distribution des charges électriques présentes à leur surface; ils provoquent la circulation des courants du corps jusqu'à la terre. Les champs magnétiques de basse fréquence font également apparaître à l'intérieur du corps des courants électriques induits dont l'intensité dépend de la variation dans le temps de l'intensité du champ magnétique extérieur. S'ils atteignent une intensité suffisante, ces courants peuvent stimuler les nerfs et les muscles ou affecter divers processus biologiques (ATF 1E.17/2002 du 22 juillet 2003, consid. 7.1 qui se réfère à une publication de l'Organisation mondiale de la santé [OMS/WHO], intitulé "A propos des champs électromagnétiques", document élaboré dans le cadre de son Projet international pour l'étude des champs électromagnétiques [projet international CEM, International EMF Project] - cf. page internet <http://www.who.int/peh-emf/about/WhatisEMF/fr/index.html>).

bbb) Au-delà d'une certaine intensité, les champs électromagnétiques sont susceptibles de déclencher certains effets biologiques. Un effet biologique peut être, ou ne pas être, nocif: en d'autres termes, il peut ou non causer une altération décelable de la santé des personnes exposées et de leur descendance. Un organisme scientifique indépendant, l'ICNIRP (Commission internationale pour la protection contre les rayonnements non ionisants), a été chargé dès 1992 d'étudier les risques potentiels liés aux différents types de rayonnements non ionisants (on entend par là tous les rayonnements et champs du spectre électromagnétique qui n'ont normalement pas assez d'énergie pour provoquer l'ionisation de la matière). Cette Commission a succédé à un groupe émanant d'associations internationales, l'IRPA/INIRC, qui avait entrepris à partir de 1974 d'élaborer des documents sur les critères d'hygiène relatifs à ces rayonnements, en collaboration avec la Division d'hygiène de l'environnement de l'OMS. L'IRPA/INIRC avait publié, en 1988 et 1990, des guides sur l'exposition aux champs électromagnétiques à hautes fréquences et de fréquence 50/60 Hz. Ces guides ont été remplacés par la publication de l'ICNIRP intitulée "Guide pour l'établissement de limites d'exposition aux champs électriques, magnétiques et électromagnétiques - Champs alternatifs (de fréquence variable dans le temps, jusqu'à 300 GHz)", élaborée en 1998 (pour être diffusée d'abord en anglais) et depuis peu disponible en traduction française (in: Cahier de notes documentaires - Hygiène et sécurité du travail, Institut National de Recherche et de Sécurité, Paris 2001; ci-après: le Guide [cf. aussi page internet <http://www.icnirp.org/downloads.htm>]). Ce Guide a été rédigé à la suite d'une revue qualifiée d'exhaustive de la littérature scientifique publiée; seuls les effets avérés ont été retenus comme fondements pour les valeurs limites d'exposition proposées. Les effets cancérogènes à long terme n'ont pas été considérés comme avérés. Le Guide n'est fondé que sur des effets immédiats sur la santé, tels que la stimulation des muscles ou des nerfs périphériques, les chocs et brûlures provoqués par le contact avec des objets conducteurs, ou encore l'élévation de température des tissus sous l'effet de l'absorption d'énergie liée à l'exposition aux champs électromagnétiques (Guide, p. 21/22). Il précise que l'exposition du corps humain aux champs électriques ou magnétiques basses fréquences n'entraîne généralement qu'une absorption d'énergie négligeable et aucune élévation de température mesurable (ibid., p. 22); l'induction de courants dans les tissus constitue le principal mécanisme d'interaction (ibid. p. 23). Le Guide indique qu'il existe de nombreuses revues bibliographiques des études épidémiologiques portant sur les risques de cancer liés à l'exposition à des champs à la fréquence du réseau (champ ELF), notamment dans les zones d'habitation; l'ICNIRP estime que les résultats de la recherche épidémiologique sur l'exposition aux champs électromagnétiques et le cancer, et en particulier la leucémie de l'enfant, ne sont pas assez assurés, en l'absence du soutien de la recherche expérimentale,

pour servir de base scientifique à l'établissement de guides pour la limitation de l'exposition (ibid., p. 23, 25). Le Guide de l'ICNIRP fait la distinction entre la limitation de l'exposition professionnelle et la limitation (plus sévère) de l'exposition de la population générale. Il prévoit des restrictions de base et des niveaux de référence. Les restrictions d'exposition de base sont fondées sur les effets avérés sur la santé. Quant aux niveaux d'exposition de référence, ils sont fournis à des fins de comparaison avec les valeurs mesurées des grandeurs physiques; le respect de tous les niveaux de référence assure normalement la conformité aux restrictions de base. Toutefois, si les valeurs mesurées sont supérieures aux niveaux de référence, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il y ait dépassement des restrictions de base; une analyse détaillée serait alors nécessaire (Guide, p. 34-35). Le Guide comporte donc un tableau des niveaux de référence pour l'exposition de la population générale à des champs électriques et magnétiques alternatifs (ATF 1E.17/2002 du 22 juillet 2003, consid. 7.2). ccc) Le Conseil fédéral a adopté le 23 décembre 1999 l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI; RS 814.710), laquelle est entrée en vigueur le 1er février 2000. Cette ordonnance contient une annexe 2, fixant des "Valeurs limites d'immissions pour la valeur efficace de grandeurs de champs" (ch. 1.1 de l'annexe 2; en allemand: "Immissionsgrenzwerte für Feldgrössen"). Cette liste de valeurs limites d'immissions, en fonction de la fréquence, correspond à celle du Guide précité (niveaux de référence pour l'exposition de la population générale). Ces valeurs - à distinguer des valeurs limites de l'installation, qui ont une autre signification (art. 2 al. 6 ORNI; cf. notamment ATF 126 II 399 consid. 3b p. 403) - doivent être respectées partout où des gens peuvent séjourner (art. 13 al. 1 ORNI). Le rapport explicatif sur l'ORNI, publié en 1999 par l'Office fédéral de l'environnement, indique du reste que le droit fédéral reprend les valeurs préconisées par l'ICNIRP, le Conseil fédéral ayant décidé de ne pas élaborer des normes nationales propres dans ce domaine (p. 5-6 du rapport explicatif). La légalité des valeurs limites d'immissions fixées par cette ordonnance a déjà été admise par le Tribunal fédéral (ATF 126 II 399 consid. 4b p. 405; cf. également arrêt 1A.62/2001 du 24 octobre 2001, consid. 3a non publié aux ATF 128 I 59). Cela signifie que, selon l'état de la science et l'expérience, ces valeurs représentent le seuil en deçà duquel le rayonnement ne peut pas être qualifié de nuisible ou incommode. Il n'y a pas motif de réexaminer cette question et les recourants n'invoquent pas de nouveaux éléments à ce sujet. Avant l'adoption de l'ORNI, la jurisprudence fédérale se référait déjà aux travaux des organisations internationales, reconnues par la communauté scientifique et l'Organisation Mondiale de la Santé, qui ont élaboré les critères retenus pour la fixation des valeurs limites d'immissions (ATF 1E.17/2002 du 22 juillet 2003, consid. 7.3; qui se réfère aux ATF 124 II 219 consid. 7b p. 230 ; 117 Ib 28 consid. 4b p. 32; arrêt 1E.14/1998 du 9 novembre 1999, consid. 5b, et les références). ddd) En l'espèce, la tension de la ligne de transport des CFF a été portée de 66 à 132 kV dans le courant des années 1980, soit avant l'entrée en vigueur de l'ORNI le 1er février 2000 ; elle doit donc être qualifiée comme une ancienne installation au sens de l'art. 3 al. 1 ORNI. Selon l'art. 4 al. 1 ORNI, les installations doivent être construites et exploitées de telle manière que les limitations préventives des émissions définies à l'annexe 1 ne soient pas dépassées. En outre s'il est établi ou à prévoir qu'une installation entraînera à elle seule ou associée à d'autres installations, des immissions dépassant une ou plusieurs valeurs limites d'immissions de l'annexe 2, l'autorité impose une limitation plus sévère des émissions (art. 5 al. 1 ORNI). L'autorité veille à ce que les anciennes installations qui ne répondent pas aux exigences des art. 4 et 5 ORNI soient assainies. L'annexe 1 traite au chapitre 1 de la limitation préventive des émissions des lignes aériennes et câbles de

transport d'énergie électrique et fixe au chiffre 14 la valeur limite de l'installation à 1 μ T. Or, il résulte des mesures produites par les recourants que cette valeur n'est pas dépassée. En outre, les valeurs limites d'immissions de l'annexe 2 sont très largement respectées selon les mêmes mesures produites par le recourant. Par ailleurs la modification de l'installation par la surélévation des pylônes n°34 et 35 va diminuer l'intensité du champ électrique et la densité du flux magnétique de manière effective en éloignant la source du rayonnement du bâtiment des recourants; l'exigence de l'art. 9 ORNI est donc aussi respectée. Au surplus, les questions d'un éventuel assainissement de la ligne de transport CFF de 132 kV concernent des aspects techniques qui ne remettent pas en cause le projet et peuvent être examinés soit au stade de la demande définitive de permis de construire, soit, le cas échéant, dans le cadre de la procédure simplifiée de modification de l'installation, prévue par l'art. 18i LCdF. 2. Les recourants soutiennent aussi que le permis de construire et le permis d'implantation ne seraient pas conformes à la réglementation du PAC Vennes.

a) Les recourants critiquent l'affectation des bâtiments prévus sur la plate-forme du parking-relais. Ils estiment que le musée, serait incompatible avec l'image et la vocation du biopôle. L'affectation proposée ne se distinguerait pas de celle que l'on pourrait trouver dans d'autres zones d'activité et de loisir avec hôtels et commerces. De plus, ces affectations seraient génératrices d'un trafic important alors que le parking-relais avait notamment pour but de répondre au plan des mesures OPair. Ils estiment que le projet n'est pas conforme à l'art. 23 du règlement du PAC Vennes dans la mesure où il porte sur la création du musée « AcquaEcopôle, avec un hôtel avec salles de séminaires et un commerce. Les recourants avaient accepté les principes qui avaient conduit à l'adoption du PAC Vennes, mais ils estiment que le projet présenterait des objectifs recherchés par la planification en admettant "un gros générateur de trafic desservi par un parking souterrain de grande ampleur." aa) L'ancien art 23 al. 1 du règlement du PAC Vennes, approuvé par le Département des infrastructures le 14 février 2001, était formulé de la manière suivante : « Article 23 – Secteurs destinés à la construction d'activités Les secteurs destinés à la construction d'activités et aux constructions nécessaires à leur bon fonctionnement sont définis par le plan. Ils comprennent l'ensemble des activités liées au Biopôle. Des activités sont autorisées dans le secteur G1 pour autant qu'elles soient réalisées en couverture du parking-relais » La modification de l'art. 23 al. 1 par l'adoption de l'addenda au PAC Vennes approuvé le 27 septembre 2006 à la teneur suivante : « Article 23 – Secteurs destinés à la construction d'activités Les secteurs destinés à la construction d'activités et aux constructions nécessaires à leur bon fonctionnement sont définis par le plan. Ils comprennent l'ensemble des activités liées au Biopôle. Les affectations autorisées dans le secteur G1 sont libres. Elles doivent être en liaison physique et fonctionnelle avec le parking-relais. Les grandes surfaces commerciales et les activités incompatibles avec l'image générale du Biopôle sont exclues » Le rapport établi selon l'art. 47 OAT en relation avec la procédure d'adoption de l'addenda au PAC Vennes relève que la modification de l'art. 23 du règlement du PAC Vennes avait pour but de donner plus de souplesse par rapport à l'affectation admissible initiale, notamment à la suite du concours d'architecture qui avait été lancé par la Ville de Lausanne pour la réalisation du parking et du programme en couverture (rapport 47 OAT de juin 2005, p. 1). Seules les activités incompatibles avec "l'image générale du biopôle" sont interdites. A cet égard, l'image générale est donnée notamment par le premier rapport 47 OAT du PAC Vennes, précisant que "la vocation du site de Vennes s'oriente naturellement vers les activités du domaine des biotechnologies" (rapport 47 OAT de novembre 2000). La construction du musée "AcquaEcopôle" d'une

surface relativement modeste de 5000 m² est un projet scientifique et culturel qui vise à reconstituer dans des aquariums l'environnement naturel de différents cours d'eau, comme le Rhône et les rivières australiennes notamment. Le concept du musée n'apparaît pas incompatible avec l'image du biopôle, mais en constitue plutôt un complément. La présence d'un centre médical avec des cabinets de médecins s'intègre aussi logiquement dans le concept du biopôle et n'a rien d'étranger ou d'incompatible avec les activités du domaine des biotechnologies. Enfin, un hôtel avec en centre de séminaires est un complément logique à la vocation du secteur. Il permet d'accueillir les séminaires liés aux activités du biopôle et de loger en même temps les participants. Enfin, la taille modeste du commerce (350 m² sur 12'500 m²) en fait un élément tout à fait accessoire et compatible avec l'image du biopôle, ce qui n'aurait pas été le cas d'un centre commercial. La destination précise des activités associées au parking paraît ainsi conforme à l'art. 23 du règlement du PAC Vennes, tel qu'il a été modifié par l'addenda de septembre 2006. bb) Mais les recourants soutiennent que c'est plutôt l'importance du trafic généré par les activités associées, qui ne serait pas compatible avec l'image du biopôle: au lieu de contribuer à réduire le trafic au centre ville, le parking-relais serait alors utilisé comme un gros générateur de trafic. Il a été constaté ci-dessus que le trafic généré par les activités associées pendant les jours de semaine était compatible non seulement avec les fonctions liées au parking-relais mais respectait aussi les exigences en matière de bruit et protection de l'air (voir ci-dessus consid. 1c/bb/ddd p. 22). En effet, seuls 260 véhicules utilisent le parking-relais pour les activités associées pendant une journée complète en semaine (tableau n° 16 de l'étude sur la pertinence économique des activités associées, p. 26). Pendant le week-end, la fréquentation du musée est plus soutenue; l'étude sur la pertinence économique comporte une estimation du nombre de véhicules utilisant le parking durant une journée entière (samedi ou dimanche) à 374 voitures, avec une occupation par tranche horaire de 129 voitures au plus; en revanche les véhicules utilisant la fonction du parking-relais est réduite à 10 %, soit 105 voitures par jour de week-end (tableau n° 17 de l'étude sur la pertinence économique des activités associées p. 28). Il est vrai que pendant les week-end, l'hôtel ainsi que le centre médical peuvent générer un trafic, mais qui est nettement moins important qu'en semaine, soit 32 véhicules pour l'hôtel (28 visiteurs et 4 personnel) et 10 pour le centre médical (8 clients et 2 médecins), auxquels s'ajoutent deux véhicules pour le commerce de proximité. Le trafic induit par les activités associées pendant le week-end est de l'ordre de 1'080 trajets par jour (540 voitures x 2), ce qui est inférieur aux 3'600 véhicules pronostiqués par le rapport d'impact ou aux 2'640 trajets en semaine qui résultent de l'étude de pertinence économique; de plus, seuls 540 trajets supplémentaires touchent le tronçon critique de la route de Berne. Ainsi, sous l'angle de la génération de trafic, les affectations prévues en plate-forme n'apparaissent pas incompatibles avec l'image générale du biopôle. cc) Les recourants s'estiment aussi trompés par le fait qu'ils avaient admis le principe du PAC Vennes et du parking-relais sans imaginer que les nouvelles activités sur le parking-relais allaient générer un trafic encore plus important. Toutefois, le principe même d'implanter des activités en couverture du parking-relais avait déjà été admis lors de l'adoption du PAC Vennes en février 2001 afin de renforcer l'utilisation du parking d'échange (rapport 47 OAT de novembre 2000 p. 21). Aussi, la décision finale sur l'étude d'impact de l'addenda au PAC Vennes de septembre 2006 précise que la compatibilité recherchée des activités concernait "la possibilité d'utiliser, pour ces activités, les places de stationnement du P+R aux heures et durant les jours de faible occupation par la fonction relais (soirée et week-end)". Il est en outre précisé que la génération de trafic globale estimée à 3 mouvements tenait compte de

ces activités. Les recourants étaient ainsi en possession de toutes les informations nécessaires lors de l'adoption de l'addenda au PAC Vennes en septembre 2006. b) Les recourants critiquent aussi la volumétrie du projet. La réglementation du PAC Vennes ne serait pas assez précise pour déterminer la hauteur admissible. A leur avis, les trois niveaux du parking-relais devraient être pris en compte dans le calcul du nombre d'étages autorisés.

aa) Le règlement du PAC Vennes ne fixe pas une hauteur maximale des constructions mais détermine sur le plan et pour chaque secteur considéré, le nombre de niveaux admissibles (art. 34). C'est ainsi que pour le secteur G1, le nombre de niveau est fixé de la manière suivante "R+3", c'est-à-dire: un niveau de rez-de-chaussée auquel s'ajoutent trois niveaux habitables. Le règlement ne comporte toutefois pas de dispositions précises sur la manière de calculer le rez-de-chaussée par rapport au terrain naturel. Les recourants relèvent que les trois niveaux du parking sont dégagés sur trois côtés de sorte qu'ils ne pourraient être assimilés à une construction souterraine et que seul un niveau supplémentaire serait admissible sur la plate-forme. La municipalité soutient de son côté que la dalle de couverture du parking-relais doit être assimilée au rez-de-chaussée. La jurisprudence de l'ancienne Commission de recours en matière de construction a précisé qu'il n'est pas possible d'arrêter une définition générale et précise de la notion de rez-de-chaussée qui soit applicable en tous lieux et sous l'empire de tous les règlements (RDAF 1978 p. 248 et 1975 p. 211). La notion de rez-de-chaussée s'apprécie avant tout en fonction des dispositions réglementaires communales applicables au projet. bb) Selon l'art. 74 LATC, les plans d'affectation cantonaux et les zones réservées l'emportent sur les plans d'affectation communaux ou intercommunaux. Cette règle ne signifie pas que le plan d'affectation cantonal annule ou abroge le plan d'affectation communal, mais qu'il prime sur toutes les dispositions communales qui lui sont contraires. Le nouveau règlement du plan général d'affectation de la commune de Lausanne, approuvé par le département compétent le 4 mai 2006 (RPGA), fixe à son art. 21 les règles permettant de déterminer le niveau de référence. Selon l'art. 21 RPGA, le niveau de référence est défini en fonction de la position du bâtiment. Si le bâtiment est implanté sur une limite des constructions et jusqu'à une distance de 6.00 mètres en retrait de celle-ci, le niveau de référence est fixé par la municipalité. Il correspond au niveau de la voie ou du trottoir existant ou projeté calculé sur la limite des constructions. Les autres façades peuvent bénéficier de la hauteur de la corniche ainsi obtenue (let. b). Lorsque la voie publique est en pente, la jurisprudence a précisé que la municipalité peut fixer le niveau de référence au milieu de la façade longeant la voie en cause (arrêt TA AC 2006.0237 du 30 juillet 2007). Une telle règle n'est pas contraire aux dispositions du PAC Vennes mais comble plutôt une lacune de ce plan et elle peut être appliquée pour fixer le niveau du rez-de-chaussée. cc) En l'espèce, la façade (enterrée) du parking longeant la route de Berne forme un dérochement et elle est implantée dans la limite des 6.00 mètres en retrait de la limite des constructions fixée par l'addenda au PAC Vennes. Selon la coupe CC du parking-relais (plan N° ACP 221), le niveau de la voie publique au milieu de la façade le long de la route de Berne se situe à la cote 695.00 m. Or, le niveau de la plate-forme du parking-relais est précisément fixée à la cote 695.00 m (voir plans N°APP 200 et APP 200_a). La municipalité a déterminé le niveau de référence de manière conforme à l'art. 21 let. b RPGA en fixant l'altitude du rez-de-chaussée à la cote 695.00. Il est vrai que cette solution a pour effet de dégager pratiquement sur trois des côtés les façades du parking, mais cette conséquence est précisément voulue par le législateur communal, puisque les autres façades peuvent bénéficier de la hauteur fixée depuis la voie publique (art. 21 let. b RPGA). C'est à juste titre que la municipalité a fixé le niveau "R" à la

cote 695.00 m à partir de laquelle le nombre de niveau "R+3" doit être calculé pour les bâtiments A et B. La volumétrie des bâtiments, telle qu'elle est prévue dans le dossier du permis d'implantation, correspond bien à celle d'une construction de trois niveaux sur rez-de-chaussée avec une hauteur de 14.14 m à la corniche et de 18.10 m au faîte pour le bâtiment A (musée AcquaEcopôle) et de 15.60 m à la corniche et de 18.10 m au faîte pour le bâtiment B (hôtel et centre médical). La hauteur d'un niveau d'un rez-de-chaussée de tels bâtiments est en effet de l'ordre de 5.00 m et celle des étages de 4.00 m environ. c) Les recourants critiquent aussi le fait que le bâtiment du parking empiète légèrement sur la limite des constructions longeant la bretelle d'accès à l'autoroute. A leur avis, une telle dérogation ne serait pas admissible, car le parking-relais ne pourrait être assimilé à une construction souterraine. aa) L'implantation de la façade ouest du parking-relais déborde en effet légèrement sur la limite des constructions fixée par l'addenda au PAC Vennes. A l'endroit le plus marqué, qui forme un arrondi, le débordement est de l'ordre de 1.50 m. sur une longueur de 10 m. environ, puis il diminue pour atteindre moins de 0.50 m. Il se pose donc la question de savoir si le règlement du PAC Vennes permet à la municipalité d'accorder une dérogation aux règles sur l'implantation des constructions. A cet égard, l'art. 55 du règlement du PAC Vennes prévoit que les municipalités peuvent accorder des dérogations aux dispositions des plans et du règlement dans les limites prévues par l'art. 85 LATC dont la teneur est la suivante: "dans la mesure où le règlement communal le prévoit, des dérogations aux plans et à la réglementation y afférente peuvent être accordées par la municipalité pour autant que des motifs d'intérêt public ou des circonstances objectives le justifient. L'octroi de dérogations ne doit pas porter atteinte à un autre intérêt public ou à des intérêts prépondérants de tiers". Ces deux dispositions permettent d'accorder une dérogation à l'implantation du bâtiment. bb) Mais l'autorité qui statue sur une demande de dérogation doit encore respecter certains principes : tout d'abord, elle n'est pas tenue d'accorder la dérogation et elle dispose d'un pouvoir d'appréciation (ATF 99 Ia 471 consid. 3a; André Grisel, Traité de droit administratif, vol. I p. 413). Ensuite, l'octroi de la dérogation doit respecter les buts recherchés par la loi et il sert avant tout à éviter des solutions trop rigoureuses en présence d'une situation spéciale (ATF 107 Ia 212 ss; DFJP OFAT Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, ad art. 23 No 6 et 7 p. 278); aussi, la dérogation ne peut porter atteinte à des intérêts publics importants ou heurter des intérêts privés prépondérants; elle doit résulter d'une pesée globale d'intérêts, prenant en compte l'ensemble des circonstances (Augustin Macheret, La dérogation en droit de la construction, règles et exceptions, séminaire du droit de la construction, Fribourg 1983). Enfin, la dérogation doit s'inscrire dans le processus de planification défini par le droit fédéral selon lequel la destination du sol est fixée par les plans d'affectation (art. 14 LAT) dans une procédure assurant la protection juridique (art. 33 LAT) et la participation de la population (art. 4 LAT); une dérogation, qui, par son importance aurait pour effet de fixer de nouvelles règles d'affectation du sol dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire violerait l'art. 2 LAT, même si elle était justifiée par des circonstances objectives ou si elle répondait à un intérêt public (ATF 116 Ib 50 consid. 3a p. 53-54). cc) En l'espèce la dérogation requise est de minime importance par rapport à l'ensemble du projet; de ce fait, elle ne s'écarte pas de la fonction qui lui est attribuée par le droit fédéral à l'art. 23 LAT (Ruch, Commentaire LAT art. 23 N. 12); en particulier, elle se limite à permettre de légères adaptations de l'implantation du parking par rapport à la limite des constructions. La dérogation est justifiée par des circonstances objectives: elle permet de faire coïncider l'implantation du parking-relais avec le mur de soutènement du tunnel d'accès à l'atelier

d'entretien du métro M2. Il s'agit d'une mesure d'ordre technique qui tient compte de la situation existante. En outre, des motifs d'intérêt public importants liés à la réalisation du parking-relais et à sa fonction dans le plan des mesures OPair, justifient aussi l'octroi de la dérogation. Enfin la dérogation ne porte pas atteinte à des intérêts publics ou privés dignes de protection; en particulier, elle n'a pas d'influence sur les aspects du projet qui touchent les intérêts des recourants. dd) Par ailleurs, la limite des constructions fixée par l'addenda au PAC Vennes correspond aussi à l'alignement fédéral de la bretelle de sortie de l'autoroute A9. Selon l'art. 22 al. 1 de la loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960 (LRN), les projets définitifs fixent les alignements des deux côtés de la route projetée. Lors de la fixation de l'alignement, il est tenu compte des exigences de la sécurité du trafic, de l'hygiène des habitants ainsi que de la nécessité d'un éventuel élargissement de la route dans l'avenir. Il est interdit d'élever sans autorisation de nouvelles constructions entre alignements et de transformer les immeubles existants, même s'ils ne débordent que partiellement sur les alignements (art. 23 al. 1 LRN). Les travaux ne peuvent alors être autorisés que s'ils ne portent pas atteinte aux intérêts publics visés par l'art. 22 al. 1 LRN. Les autorités désignées par les cantons statuent sur les demandes d'autorisation après avoir consulté le département fédéral compétent. En l'espèce, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a donné le 4 mai 2006 un préavis favorable pour l'empiètement prévu à l'intérieur des alignements et le Services des routes a délivré l'autorisation spéciale requise par l'art. 24 LRN, qui est jointe à la décision finale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement du 29 juin 2007. d) Les recourants font encore état de divers griefs concernant certains aspects réglementaires du projet. aa) Ils invoquent l'absence de plan de la façade nord du parking, longeant la route de Berne. Toutefois, cette façade est enterrée dans sa plus grande partie. Seul un léger débordement du mur de soutènement depuis la cote 695.00 en aval de la route de Berne est visible. Mais l'impact de ce débordement peut s'apprécier sur le plan de la façade ouest (plan AFP 240) ainsi que sur le montage photographique mis à l'enquête, et ne nécessite pas un plan de la façade nord. Il est vrai, en revanche, que le dossier de la demande préalable d'implantation ne comporte pas non plus le plan de la façade nord du complexe formé par les bâtiments A et B, mais seulement les façades est, sud et ouest (plan AIF 240). Toutefois, l'art. 70 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et la police des constructions (RATC) n'exige pas, pour l'enquête d'implantation, le dépôt d'un plan des façades du projet mais seulement des coupes explicatives et le dossier comporte les coupes nécessaires. Au demeurant cette situation ne porte pas préjudice aux recourants, car seuls les éléments figurant au dossier de la demande d'implantation peuvent lier les parties lors de la procédure ultérieure de l'autorisation de construire (voir arrêt TA AC.2004.0109 du 16.mars.2005). bb) Les recourants critiquent aussi la forme des toitures; l'art. 31 al. 1 du règlement du PAC Vennes ne prévoit en principe que des toitures plates et soumet les autres formes de toitures au préavis de l'organe de gestion institué par l'art. 3 du même règlement. Or, l'organe de gestion n'aurait pas donné de préavis pour une autre forme de toiture. En l'espèce, le bâtiment B est prévu avec une toiture plate et seul le bâtiment A est dessiné avec une forme de toiture légèrement cintrée. Mais le permis d'implantation fixe seulement la volumétrie du projet avec le gabarit maximum et ne comporte ni le dessin des façades, ni la forme définitive de la toiture. C'est dans le cadre de la demande d'autorisation de construire que les sociétés constructrices devront solliciter le préavis de l'organe de contrôle sur la forme définitive de la toiture du bâtiment A. cc) Les recourants soutiennent encore que la surface de plancher des activités prévues en plate-forme, indiquée dans la

demande préalable d'implantation (12'500 m²), présenterait un excès de 500 m² par rapport à ce qui serait admis par l'addenda au PAC Vennes. Toutefois, le plan approuvé avec l'addenda comporte sur le secteur G1 l'indication: "SBP = 12'500 m²". De même, le tableau de l'art. 35 du règlement modifié par l'addenda au PAC Vennes mentionne aussi 12'500 m² de surface brute de plancher admissibles pour le secteur G1. La surface brute de plancher indiquée sur la demande d'autorisation préalable d'implantation est donc bien conforme à la réglementation de l'addenda au PAC Vennes. Les recourants font état aussi de la lettre du BL-EL du 15 novembre 2006 sur les courants vagabonds, mais les éventuels effets de la ligne du M2 à proximité du bâtiment des recourants ne concerne pas les travaux litigieux et la ligne de transport des CFF respecte les valeurs limites de l'ORNI. dd) Les recourants se plaignent aussi que le dossier ne comprendrait pas les données exigées par l'art. 12 OPair concernant les émissions du parking-relais. Il soutiennent que le dossier ne comporterait pas les indications nécessaires sur la nature et la quantité des émissions et le lieu de rejet notamment. Les recourants relèvent que "cette disposition est applicable à un parking souterrain de trois étages rejetant de manière groupée et canalisée les gaz d'échappement." Toutefois, il ressort du dossier de la demande de permis de construire que les trois niveaux du parking-relais sont ouverts sur les façades sud, est et ouest du bâtiment. Seule la façade nord est enterrée du côté de la route de Berne. Il est vrai que les plans du parking-relais mentionnent une prise d'air pour la ventilation le long de la route de Berne. Mais il s'agit d'un dispositif destiné à pulser l'air depuis le fond du parking pour créer un mouvement d'air en direction de l'autoroute et éviter ainsi la stagnation de l'air dans le fond du parking où les effets de la ventilation naturelle sont trop limités. Ainsi, le dossier de la demande de permis de construire comporte déjà les indications nécessaires sur le mode de ventilation du parking-relais; il n'y a en définitive pas de cheminée de sortie de ventilation au sens de l'art. 12 OPair mais seulement les effets d'une ventilation naturelle sur toutes les façades du parking-relais soutenue par une pulsion d'air en direction de l'autoroute, qui se diffuse par les façades ouvertes du parking du côté opposé à la route de Berne. ee) Les recourants estiment aussi que le plan des mesures OPair devrait figurer au dossier pour permettre de contrôler la coordination des activités prévues sur la plate-forme avec ce plan. S'il est vrai que l'autorité de recours doit s'assurer de la conformité du projet avec le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, il n'est pas nécessaire que ce document fasse partie du dossier. Il est possible en effet de le consulter sur le site internet du Service de l'environnement et de l'énergie:

<http://www.vd.ch/fr/themes/environnement/air/plan-dassainissement/>. 3. Les recourants relèvent que la sortie des véhicules sur la bretelle de la jonction nord de l'A9 nécessiterait une planification routière; il s'agirait d'un changement d'affectation qui ne pourrait pas être autorisé dans le cadre de la demande de permis de construire. La sortie des véhicules sur la bretelle serait dangereuse, de même que la traversée des présélections pour partir en direction du centre ville depuis la sortie du parking-relais en raison de la vitesse des véhicules qui arrivent depuis l'autoroute. En période de haute fréquentation, (matin et soir notamment), cette sortie serait extrêmement problématique. Le carrefour géré par des feux sur la route de Berne ne permettrait pas d'absorber l'augmentation du nombre de véhicules à l'heure de pointe, ce qui risquerait de provoquer la formation de files sur l'autoroute avec les dangers qui en résulteraient. Les recourants relèvent que l'utilisation de la bretelle de sortie nécessiterait une autorisation de l'autorité fédérale. Ils soutiennent aussi que la hiérarchie des routes selon les normes professionnelles s'opposerait à un débouché de parking sur une voie autoroutière. a) L'ordonnance sur les routes nationales du 18 décembre 1995 (ORN)

traite à son chapitre 4 du réaménagement des routes nationales. L'ordonnance distingue le réaménagement proprement dit (art. 28 ORN), des ouvrages de tiers situés entre les alignements (art. 29 ORN). Selon l'art. 28 ORN, le réaménagement de routes nationales proprement dit nécessite l'ouverture d'une procédure complète de planification avec l'établissement et l'approbation des projets généraux par le Conseil fédéral (art. 20 LRN) et l'approbation des projets définitifs par le département fédéral compétent (art. 27 ss LRN). En revanche, selon l'art. 20 ORN, les ouvrages de tiers situés entre alignements peuvent faire l'objet d'une autorisation cantonale pour autant que les travaux ne portent pas atteinte à la sécurité du trafic, à l'affectation de l'ouvrage et à un élargissement futur de la route (al. 1). L'autorisation doit toutefois être approuvée par l'Office fédéral des routes (al. 2). L'autorité octroyant l'autorisation veille à ce que les mesures nécessaires soient mises en œuvre pour garantir la sécurité de la circulation sur la route nationale et écarter tout danger pour les personnes et les biens. Les frais sont à la charge du requérant (al. 3) selon les principes fixés à l'art. 30 ORN. b) Les travaux en cause ont pour but d'aménager la sortie du parking-relais sur la bretelle de la jonction nord de l'A9. Il s'agit de travaux de tiers (Ville de Lausanne) situés entre les alignements, qui modifient la sortie déjà aménagée pour le parking-relais existant. De tels travaux ne peuvent être assimilés à un réaménagement de la route nationale au sens de l'art. 28 ORN, qui nécessiterait de suivre la procédure complète de planification comprenant l'approbation du projet général et du projet définitif. C'est donc bien dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire que les travaux doivent être autorisés, l'autorité devant fixer les conditions nécessaires pour garantir la sécurité du trafic conformément à l'art. 29 ORN. c) La décision finale sur l'étude de l'impact sur l'environnement du 29 juin 2007 comprend l'autorisation du Service des routes prévue par l'art. 29 ORN concernant les travaux de raccordement de la sortie du parking-relais à la bretelle de la jonction de l'A9. La décision du Service des routes fait référence à l'approbation de l'Office fédéral des routes du 4 mai 2007; l'approbation fédérale comporte en outre l'exigence suivante: "la modification des conditions de trafic découlant des adaptations des accès ne doit en aucun cas générer des problèmes de sécurité sur le réseau des routes nationales. Si tel devait être le cas, des mesures seraient rapidement mises en place aux frais de la Ville de Lausanne, pour les éviter." Le rapport d'impact de 2^{ème} étape prévoit sous chiffre 4.1.2.11 une mesure de gestion de la file d'attente avec une boucle de détection de file d'attente à une centaine de mètres du carrefour de Vennes Nord permettant de bloquer la sortie du parking-relais. Il est précisé que l'application de cette mesure devait se faire en fonction de l'occupation du parking après une période d'observation. Le Service des routes a toutefois exigé dans son autorisation que l'application de la mesure devait se faire uniquement en fonction du trafic quittant l'autoroute et de la longueur de la file d'attente qui en résulte. Le Service des routes a exigé une "priorité absolue au trafic quittant l'autoroute de manière à éviter tout refoulement de la file d'attente sur cette dernière" en fixant ainsi les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation, conformément aux exigences de l'art. 29 al. 3 ORN. Au surplus, l'étude de trafic RGR avait précisément pour but de vérifier le bon fonctionnement des carrefours avec l'extension du parking-relais à 1'200 places aux heures de pointes du matin et de la fin d'après midi avec le trafic supplémentaire estimé à 3'600 véhicules par jour. Enfin, le Service des routes a demandé qu'une convention soit établie avec la Ville de Lausanne et soumise à l'approbation de l'Office fédéral des routes pour régler les modalités financières prévues à l'art. 30 ORN; la convention doit aussi fixer les conditions techniques de préservation des installations nécessaires à l'exploitation du réseau des routes nationales en relation avec la phase de

chantier, ainsi que les conditions liées à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales (déneigement, balayage, etc.). En définitive, il apparaît que toutes les conditions requises pour l'octroi de l'autorisation prévue par l'art. 29 ORN sont remplies et le recours est mal fondé dans la mesure où il est dirigé contre cette autorisation. 4. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté dans le sens des considérants et les décisions attaquées maintenues. L'instruction du recours a permis de compléter le dossier sur plusieurs aspects qui ne ressortaient pas clairement des dossiers mis à l'enquête publique. Pour ce motif, il convient de faire application de l'art. 55 al. 3 LJPA en compensant les dépens et en laissant les frais de justice à la charge de l'Etat.

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