

VD_OMNI AC.2008.0271 vom 3. Dezember 2009

VD Tribunal cantonal, 2009-12-03, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2008.0271

FR: VD_OMNI AC.2008.0271 du 3 décembre 2009

IT: VD_OMNI AC.2008.0271 del 3 dicembre 2009

Regeste

CRETENAND, BAUDRAZ, CHENE/Département des infrastructures, CONSEIL COMMUNAL MONT-S-LAUSANNE, Service de l'environnement et de l'énergie | Plan routier. Même si l'art. 98 LPA-VD ne mentionne pas l'inopportunité, qui figurait à l'art. 36 let. c de l'ancienne LJPA, le pouvoir d'examen de la CDAP demeure identique sous cet angle (consid. 2). Les modifications prévues des routes concernées (pose d'un giratoire, d'un revêtement phono-absorbant, de trottoirs, ainsi qu'abaissement de la vitesse maximale autorisée) n'entraîneront pas la perception d'immissions de bruit plus élevées, partant ne peuvent être qualifiées de notables au sens de l'art. 8 al. 2 OPB. Au contraire, pour leur plus grande part, elles sont elles-mêmes des mesures d'assainissement de l'installation, propres à diminuer ses nuisances sonores. Dans ces conditions, la municipalité n'est pas tenue, avant le 31 mars 2018, de mettre en œuvre des mesures complémentaires permettant de limiter encore plus sévèrement les émissions des routes concernées, de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission (consid. 5).

Erwägungen

E. 1

Les recourants critiquent les choix opérés par le Conseil communal dans son projet d'aménagement du chemin du Verger et du carrefour de celui-ci avec la route de Lausanne.

E. 2

Selon la jurisprudence fédérale, un projet de route ne doit pas seulement se fonder sur des impératifs de fluidité et de sécurité du trafic, mais aussi, comme pour tous les plans d'affectation, résulter d'une pesée de l'ensemble des intérêts qui apparaissent pertinents, notamment les intérêts visés aux art. 1 et 3 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) (ATF 118 Ia 504 ss). S'agissant d'une activité ayant des effets sur l'organisation du territoire au sens de l'art. 1 al. 2 let. b de l'ordonnance du Conseil fédéral du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1), l'autorité de planification doit notamment procéder aux différents examens prévus par l'art. 2 al. 1 de cette ordonnance, en particulier étudier les possibilités et variantes qui entrent en ligne de compte (let. b) et vérifier si la solution choisie est compatible avec les plans et prescriptions de la Confédération, des cantons, des régions et des communes, relatifs à l'utilisation du sol, en particulier les plans directeurs (let. e). L'autorité d'approbation du plan doit procéder à une pesée globale des intérêts en jeu, requise par l'art. 3 OAT, en assurant la coordination de l'ensemble des dispositions légales qui entrent en ligne de compte (art. 25a LAT). Elle doit notamment prendre en considération les intérêts privés des propriétaires en ce qui concerne les empiétements sur leurs fonds et l'expropriation qui en serait la conséquence. Il en va de même des intérêts de la protection de l'environnement et de ceux de la nature et du paysage qui doivent faire l'objet d'une pesée complète dans le

cadre de la procédure d'élaboration et d'adoption du projet définitif (ATF 118 Ia 504 consid. 5a et b p. 507). La loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou; RSV 725.01) soumet les projets de construction de routes à la procédure régissant l'adoption des plans d'affectation (Bulletin du Grand Conseil [BGC], automne 1991, p. 750). Le projet de construction de la route, comportant le tracé et les ouvrages nécessaires (art. 11 LRou), est mis à l'enquête publique durant trente jours dans la ou les communes territoriales intéressées (art. 13 al. 1 LRou). Le projet de route est ainsi un plan d'affectation spécial qui définit la destination du sol sur le tracé réservé à sa construction et l'approbation par le département permet la réalisation des travaux (Tribunal administratif, arrêt AC.1999.0005 du 21 mars 2002). L'art. 13 LRou distingue les plans routiers cantonaux et les plans routiers qui, comme dans le cas d'espèce, sont de compétence communale. L'art. 13 al. 3 LRou confère au conseil général ou communal la compétence d'adopter les plans routiers communaux, renvoyant pour le surplus à la procédure prévue aux art. 57 à 62 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11) pour les plans d'affectation communaux et les plans de quartier de compétence municipale. L'art. 57 LATC prévoit que le projet est soumis à l'enquête publique pendant trente jours. Sur la base d'un préavis de la municipalité, le conseil général ou communal statue ensuite sur les éventuelles oppositions et décide de l'adoption du projet (art. 58 LATC). Le dossier est alors transmis au Service de l'aménagement du territoire (actuellement Service du développement territorial) en vue de son approbation par le département. Selon l'art. 61 LATC, le département décide avec un pouvoir d'examen restreint à la légalité de l'approbation préalable du projet. Cette décision, notifiée à la commune, aux opposants et aux propriétaires lésés, est susceptible d'un recours au Tribunal cantonal. En même temps qu'il notifie sa propre décision, le département transmet également à chaque opposant la décision communale sur son opposition. Cette décision est aussi susceptible de recours au Tribunal cantonal, qui jouit d'un libre pouvoir d'examen (art. 60 LATC). Quant à l'art. 61a al. 1 LATC, il dispose que le département se prononce définitivement sur le plan et le règlement si aucun recours n'a été déposé; il les met en vigueur et abroge simultanément les plans et les règlements antérieurs dans la mesure où ils leur sont contraires. Selon la loi sur la procédure administrative du 28 octobre 2008, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009 (LPA-VD; RSV 173.36), le pouvoir d'examen de l'autorité de recours est limité au contrôle de la légalité, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (art. 98). Toutefois, les règles de procédure applicables en matière de plans d'affectation communaux dérogent au principe selon lequel le contrôle de l'autorité judiciaire ne porte que sur la légalité des décisions. En effet, à la suite des modifications du 11 février 2003 et du 4 mars 2003 qui concernaient notamment la LATC, le recours intermédiaire au département cantonal a été supprimé au profit d'un recours direct au Tribunal administratif. Afin de respecter l'art. 33 al. 3 let. b LAT, qui impose aux cantons de prévoir au moins une autorité de recours cantonale ayant un libre pouvoir d'examen, le législateur cantonal a étendu le pouvoir d'examen du Tribunal administratif à l'opportunité (BGC, janvier-février 2003, p. 6565 à 6572 et p. 6567). Cette règle vaut également pour l'actuelle Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal, autorité de recours de dernière instance cantonale contre les décisions en matière de plans d'affectation communaux depuis la fusion du Tribunal administratif avec le Tribunal cantonal au 1^{er} janvier 2008. Elle subsiste également après l'entrée en vigueur de la LPA-VD, quand bien même l'art. 98 de cette loi ne mentionne plus expressément l'opportunité, qui figurait à l'art. 36 let. c de l'ancienne loi sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA). On soulignera à cet égard que selon l'exposé du

Conseil d'Etat des motifs et projet de lois sur la procédure administrative, de mai 2008 (n° 81), le système actuellement en vigueur en vertu de la LJP resté inchangé (cf. p. 47 et 98 ad art. 98 [alors l'art. 99 du projet]). En conséquence, le pouvoir de cognition du tribunal de céans n'est pas restreint à la légalité du projet litigieux, mais s'étend à l'examen de son opportunité. En matière de planification, le pouvoir d'examen en opportunité ne signifie pas que l'autorité de recours puisse se transformer en autorité d'aménagement (ATF 109 Ib 121 consid. 5c, traduit in JdT 1985 I 540). L'examen du tribunal s'exerce avec une certaine retenue dans la mesure où il s'agit de circonstances locales et où la connaissance des lieux et la participation de la population ont leur importance (art. 4 LAT). Sous l'angle institutionnel, l'autorité de recours doit se limiter à sa fonction de contrôle, c'est-à-dire qu'elle ne peut créer quelque chose de nouveau, mais doit juger la planification communale d'après le développement souhaité (ATF 114 Ia 245 consid. 2b p. 247). Ainsi, le contrôle de l'opportunité ne permet pas à l'autorité de recours de substituer son appréciation à celle de l'autorité de planification, notamment sur les points concernant les intérêts locaux; en revanche, la prise en considération d'intérêts d'ordre supérieur, dont la sauvegarde incombe au canton, doit être imposée par un contrôle strict (ATF 127 II 238 consid. 3b/aa p. 242, voir aussi ATF 1P.320/2003 du 22 août 2003 consid. 2). L'autorité doit vérifier que la planification contestée devant elle soit juste et adéquate (ATF 1C_82/2008 & 1C_84/2008 du 28 mai 2008 consid. 6.1). Le tribunal intervient dès lors non seulement lorsque la mesure d'aménagement retenue par la commune est insoutenable, mais aussi lorsqu'elle ne répond pas (ou pas suffisamment) aux buts, principes et intérêts qui gouvernent l'aménagement du territoire (arrêts AC.2005.0136 du 28 décembre 2006 consid. 2c, AC.2005.0212 du 28 juin 2006 consid. 1, et les références citées). Il y a également lieu de s'assurer que les principes de planification posés aux art. 2 et 3 OAT sont respectés (arrêts AC.2006.0086 du 23 octobre 2006; AC 2001.0220 du 17 juin 2004). Parmi ces principes, on trouve la nécessité d'examiner les différentes possibilités et variantes entrant en ligne de compte (art. 2 al. 1 let. b OAT; voir par exemple AC.2006.0127 du 10 août 2007) et la prise en considération de tous les intérêts concernés, qu'ils soient publics ou privés (art. 3 OAT), dans le respect du principe de la proportionnalité.

E. 3

a) Les recourants affirment que l'autorité intimée se fonde sur des données de trafic et un plan directeur des circulations obsolètes. Ils invoquent à ce propos les art. 30 al. 1 LATC et 10 du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1), selon lesquels les plans directeurs sont réexaminés tous les quinze ans au moins; de plus, lorsque les circonstances l'exigent, ils sont tenus à jour et adaptés. Les recourants se réfèrent également aux art. 27 LATC et 7 RLATC, selon lesquels les données de base des plans directeurs sont régulièrement mises à jour par l'autorité compétente. D'après les recourants, la volonté de l'autorité intimée de soulager le trafic dans le Petit-Mont en détournant une partie de la circulation par le chemin du Verger a porté ses fruits: le rapport Chenevière constate une charge de trafic non évolutive entre 1995 et 2004 sur l'axe de la route de Lausanne, mais un quasi-doublement sur le chemin du Verger. Or, depuis l'étude Chenevière datant de plus de cinq ans, le flot de la circulation s'est encore accru de façon drastique, entraînant un volume grandissant de nuisances, notamment en raison de l'implantation en septembre 2005 de l'International School of Lausanne dans le quartier de la Clochette sur le territoire de la commune. De surcroît, la proportion de 2% du trafic lourd retenue par le rapport doit vraisemblablement être revue à la hausse. Dès lors, un comptage actualisé et différencié doit, toujours selon les recourants, être mis en oeuvre afin de

permettre une juste appréciation de la situation. Dans le même sens, les recourants soutiennent que compte tenu des chiffres ressortant de l'étude Chenevière, ainsi que des nouveaux chiffres que révélerait selon toute vraisemblance un comptage actualisé, l'autorité devrait réexaminer le plan directeur des circulations, qui date de vingt ans. Ce plan ne tient en effet pas compte de l'évolution du contexte général depuis 1988, soit notamment de l'augmentation de la population et du parc automobile, du transit nouveau aboutissant au chemin du Verger induit par les modifications des axes de circulation aux sorties de la commune de Lausanne (Bellevaux, Sauvabelin), ni du fait que les nuisances générées sont encore renforcées par la situation particulière du chemin du Verger en regard de sa forte déclivité (de 9 à 10%) et du comportement des conducteurs (qui font rugir leur moteur à la montée). b) Par ailleurs, les recourants reprochent à la commune de vouloir canaliser le trafic par le chemin du Verger, en pénalisant gravement les propriétaires bordiers, au lieu de " diluer ou de restreindre le flot des véhicules via une limitation du trafic et/ou d'une hiérarchisation du réseau ." Le projet n'apporte aucun remède à la situation actuelle sur le chemin du Verger: il ne permet pas une limitation significative du trafic sur ce chemin, ni un changement du comportement des conducteurs. En particulier, les effets bénéfiques de la mise en oeuvre d'un revêtement macro-rugueux (revêtement phono-absorbant prévu par le projet sur le chemin du Verger), se développent essentiellement sur une route plane et à vitesse constante. Dans le cas d'une route en pente, outre que la réduction d'émission sonore serait faible, voire insignifiante, la présence d'un tel tapis n'aurait aucune incidence sur la source principale du bruit induit par le moteur lui-même et ses accessoires (accélération, régime, échappement, etc.). Hormis ce revêtement, le projet ne mentionne aucune mesure propre à diminuer le bruit, telle que la limitation de la vitesse ou la pose de ralentisseurs. Il ne prévoit pas davantage une dilution du flot de la circulation vers des artères avoisinantes aptes à prendre en charge une partie du trafic excédentaire, telles que le chemin du Chêne. S'agissant du giratoire, les recourants observent que la réduction de la charge sonore par la mise en place d'un giratoire est de l'ordre de 1 à 2 dB(A), soit relativement faible. De surcroît, le transit constant actuellement constaté sur l'axe de la route de Lausanne génère un flot de véhicules que l'on peut qualifier de fluide. Il en irait autrement suite à la création d'un giratoire puisque les véhicules débouchant de toutes les artères adjacentes devraient modérer leur vitesse pour céder le passage aux véhicules déjà engagés.

E. 4

Il ressort du consid. 3 supra que les recourants contestent la conception du chemin du Verger comme route collectrice drainant le trafic entre la route des Martines et la route de Lausanne. Ils souhaiteraient que des mesures soient prises afin de diminuer le trafic sur cette voie, trafic qui a effectivement pratiquement doublé en 1995 et 2004, alors que le trafic sur l'axe de la route de Lausanne est resté stable. C'est avant tout dans ce sens qu'ils demandent un réexamen du plan directeur des circulations et qu'ils proposent de nombreuses variantes, qu'ils reprochent aux autorités de ne pas avoir étudiées. a) aa) Les propositions des recourants tendant à détourner le trafic vers le haut de la route des Martines (depuis le carrefour du chemin du Verger jusqu'au Petit-Mont, à ce jour une route de desserte A) ou vers le chemin du Chêne (à ce jour une route de desserte B) ne sont pas compatibles avec les exigences de l'ensemble du réseau et les nombreuses études effectuées. Le Petit-Mont est largement bâti et revêt un caractère villageois, de sorte qu'il se prête mal à un trafic important. De même, le chemin du Chêne est bordé d'habitations des deux côtés sur toute sa longueur, soit une vingtaine d'adresses de type villa familiale, alors que le chemin du Verger est libre d'habitation le long du secteur des Morettes (partie Sud-Est), et

compte à ce jour moins d'une dizaine d'adresses à ses abords, également de type villa familiale. Certes, le secteur des Morettes fera l'objet d'un plan de quartier, mais, ainsi que l'a indiqué la municipalité en audience, ces habitations seront bâties d'une manière conforme aux normes de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41), soit en respectant notamment un retrait par rapport à la route. En outre, il a de même été constaté en audience que le chemin du Chêne est emprunté par les écoliers depuis la rue de Lausanne pour se rendre à l'école "En Martines", de sorte que leur sécurité s'oppose à une augmentation du trafic sur ce tronçon. Pour l'ensemble de ces motifs, l'intérêt public à canaliser le trafic par le chemin du Verger l'emporte sur l'intérêt privé des recourants à se voir épargner ces nuisances. bb) Cela étant, on rappellera qu'une route collectrice telle que le chemin du Verger - ou la route des Martines jusqu'à sa jonction avec le chemin du Verger - doit, selon le plan directeur des circulations, permettre d'accéder aux différents quartiers et répartir le trafic d'origine ou à destination du Mont depuis les routes principales. Elle a donc un usage local et n'est pas destinée à un trafic de transit entre Lausanne et les communes du secteur Nord telles que Cugy, Morrens ou Bottens. En ce sens, depuis l'étude Chenevière, la route des Martines a fait elle-même l'objet d'aménagements visant en particulier à modérer le trafic. Ainsi, il est ressorti à l'audience qu'à partir de l'intersection avec le chemin des Morettes, la route des Martines a été resserrée à 4,80 m, les trottoirs des deux côtés de la route étant munis de chanfreins, ainsi que de candélabres et de bornes disposés à intervalles réguliers pour marquer l'étroitesse du passage et inciter les conducteurs à réduire leur vitesse. Il n'est donc pas exclu que le trafic des pendulaires par le chemin des Martines, partant par le chemin du Verger, ait été quelque peu découragé, étant encore précisé qu'il est prévu, toujours selon les propos tenus à l'audience (et conformément au plan d'Urbaplan), d'appliquer ce type d'aménagement à l'entier de la route des Martines. S'agissant du chemin du Verger, la mesure de modération du trafic initialement prévue, soit les rétrécissements de la chaussée à 5,60 m et 4,80 m, a été supprimée à la suite des oppositions des recourants. b) Il est vrai que la pose d'un giratoire ne fluidifiera pas le trafic sur l'axe de la route de Lausanne, dès lors que ce trafic n'est nullement entravé à cet endroit, faute d'obstacles. Il ne s'agit pas, comme dans certains cas, de remplacer des feux lumineux existants. Toutefois, le giratoire contribuera à ralentir la circulation à cet endroit, donc à diminuer le bruit en résultant (de 1 à 2 dB, cf. brochure éditée par le SEVEN et par le Service des routes, "Bruit du trafic routier - assainissement", avril 2007, annexe p. 5 et 7), sans payer un tribut excessif en termes de fluidité. Par ailleurs, il n'est pas contestable que le giratoire fluidifiera le trafic sur le chemin du Verger, plus spécifiquement à la sortie de ce chemin, aujourd'hui marquée par un cédez-le-passage, et qu'il améliorera également la sécurité des conducteurs. Surtout, ainsi que cela été mis en évidence à l'audience, le carrefour chemin du Verger-route de Lausanne est particulièrement dangereux pour les piétons. En effet, à cet endroit, et jusqu'à la parcelle 239 au Nord, la route de Lausanne ne comporte qu'un seul trottoir, côté Ouest, c'est-à-dire opposé à l'entrée du chemin du Verger. Le piéton entendant rejoindre celui-ci est ainsi obligé d'emprunter le trottoir Ouest, puis de traverser la route de Lausanne pour s'engager sur le chemin du Verger. Or, aucun passage piétons ne lui permet ce franchissement. Cette situation est ainsi particulièrement dangereuse et doit impérativement être sécurisée. Le giratoire projeté répond précisément à cet objectif de sécurisation du trafic piétonnier, puisqu'il prévoit des passages piétons d'une part, et qu'il oblige les véhicules à ralentir d'autre part (sur la sécurité des piétons, spécialement des écoliers, cf. AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3, qui renvoie notamment aux art. 2 et 4 de la loi fédérale du 4 octobre

1985 sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre, LCPR, RS 704). On ajoutera pour être complet que le giratoire permet de surcroît aux véhicules de rebrousser aisément chemin. Quant au revêtement phono-absorbant, il permet une réduction de la charge sonore de 1 à 5 dB, selon la vitesse et la proportion des véhicules bruyants (poids lourds et motos). S'il est vrai qu'il déploie toute son efficacité aux vitesses élevées, il n'est ainsi pas contestable qu'il entraîne également une diminution des nuisances à des vitesses inférieures (cf. brochure cantonale précitée, p. 5 s. et annexe p. 3; OFEFP, Lutte contre le bruit en Suisse, Etat actuel et perspectives, Cahier de l'environnement n° 329, 2002, p. 96).

c) En conclusion, la solution choisie par l'autorité intimée, résidant notamment dans l'aménagement d'un giratoire au carrefour chemin du Verger-route de Lausanne, dans la pose d'un revêtement phono-absorbant sur le chemin du Verger, dans la création de trottoirs ainsi que dans l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 50 km/h sur ce tronçon de la route de Lausanne, prend correctement en considération les intérêts privés et publics en jeu, notamment en satisfaisant tant à l'intérêt public à la réduction des nuisances sonores qu'à celui de la sécurisation du trafic, en particulier piétonnier. C'est également à juste titre que l'autorité intimée tient pour prépondérants les intérêts publics précités au regard des intérêts privés des recourants à une diminution des nuisances sonores par une dispersion du trafic vers d'autres voies communales. Par ailleurs, on ne saurait reprocher à l'autorité intimée de ne pas avoir examiné suffisamment, ou adopté, d'autres variantes entrant en ligne de compte, telles que celles suggérées par les recourants. Dans ces conditions, le point de savoir si l'art. 30 al. 1 LATC impose de réviser l'ensemble du "plan directeur des circulations" de 1988 (dont on ignore du reste la nature juridique exacte) souffre de rester indécis, dès lors qu'en l'espèce les choix opérés - et partiellement exécutés - par l'autorité intimée dans le secteur litigieux chemin du Verger-route des Martines ne sont de toute façon pas sujets à critiques.

E. 5

En réalité, les recourants ne contestent pas véritablement que la solution précitée constitue un pas vers les objectifs prévus en matière de bruit, mais estiment qu'elle est insuffisante. a) La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE; RS 814.01) a pour but de protéger les hommes – notamment – des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1^{er} al. 1 LPE), en particulier des pollutions atmosphériques et du bruit produits par la construction ou l'exploitation d'installations (art. 7 al. 1 LPE); ces pollutions – dénommées "émissions" au sortir des installations et "immissions" au lieu de leur effet (art. 7 al. 2 LPE) – doivent être limitées par des mesures prises à la source (art. 11 al. 1 LPE). Selon le principe général de la prévention, "les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes seront réduites à titre préventif et assez tôt" (art. 1 al. 2 LPE). Conformément à ce principe, l'art. 11 al. 2 LPE dispose qu' "indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable". Une telle limitation peut néanmoins se révéler insuffisante, suivant les effets des immissions; l'art. 11 al. 3 LPE prévoit donc que "les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodes". Les mesures que les autorités compétentes sont appelées à prendre, en vue de limiter les émissions conformément à l'art. 11 LPE, sont énumérées – de façon exhaustive, pour celles qui sont fondées directement sur la LPE (cf. ATF 119 Ib 480 consid. 5a) – à l'art. 12 LPE, qui prévoit notamment l'application de

valeurs limites d'émissions (art. 12 al. 1 let. a LPE), des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12 al. 1 let. b LPE), ou des prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 let. c LPE). Depuis l'entrée en vigueur de l'OPB en 1987, les propriétaires des installations fixes existantes, notamment des routes, ont l'obligation légale d'assainir les tronçons routiers causant des nuisances sonores excessives. Cette exigence est prévue au chapitre IV de l'OPB (art. 13 à 29). En particulier, l'art. 13 OPB dispose qu'en principe, pour les installations fixes qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immission, l'autorité d'exécution ordonne l'assainissement nécessaire. Pour permettre aux autorités de déterminer quelles routes doivent faire l'objet d'un assainissement acoustique, elles ont l'obligation d'établir un cadastre de bruit pour toutes les routes pour lesquelles existe la présomption d'un dépassement des valeurs limites d'immission (art. 37 al. 1 OPB). Dans ce cas, la route sera assainie dans la mesure où cela est réalisable sur le plan technique et de l'exploitation et économiquement supportable et de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées (art. 13 al. 2 OPB). L'autorité peut accorder des allègements dans certaines circonstances (art. 14 OPB), ce qui peut obliger les propriétaires concernés à mettre en œuvre des mesures d'isolation acoustique (art. 15 OPB). Toutefois, dès lors que ces assainissements et mesures d'isolation acoustique ne peuvent toutes être réalisées à court terme, l'autorité d'exécution doit fixer les priorités régissant la planification de ces démarches, en fonction de l'urgence de chaque cas (art. 17 OPB). Celles-ci devront néanmoins être exécutées au plus tard jusqu'au 31 mars 2015 pour les routes nationales et au 31 mars 2018 pour les routes principales suisses et les autres routes (art. 17 al. 4 OPB; voir aussi le document édité en 2007 par l'Office fédéral de l'environnement intitulé "Assainissement du bruit routier, situation et perspectives: décembre 2006"). L'exigence d'assainissement est plus sévère en présence d'installations fixes nouvelles ou en cas d'installations existantes, mais faisant l'objet d'une modification notable, régies par le chapitre III de l'OPB (art. 7 à 12). Ainsi, l'art. 7 al. 1 prévoit que les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution, dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (a) et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification (b). L'autorité peut également accorder des allègements dans certaines circonstances, mais les valeurs limites d'immission ne doivent en tout cas pas être dépassées (art. 7 al. 2). En d'autres termes, le législateur a imposé en principe le respect de seuils plus bas, les valeurs de planification pour les installations nouvelles (art. 23 et 25 LPE), alors que les installations existantes doivent, dans la règle, respecter les valeurs limites d'immission (art. 13 et 15 LPE). L'art. 8 OPB régit la situation des installations fixes existantes mais modifiées ainsi qu'il suit: 1 Lorsqu'une installation fixe déjà existante au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est modifiée, les émissions de bruit des éléments d'installation nouveaux ou modifiés devront, conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution, être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable. 2 Lorsque l'installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission. 3 Les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation provoqués par le détenteur de l'installation sont considérés comme des modifications notables d'une installation fixe lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation

accrue des voies de communication existantes entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevées. La reconstruction d'installations est considérée dans tous les cas comme modification notable. Ainsi, l'art. 8 al. 2 OPB exige que lorsqu'une installation est notablement modifiée, les valeurs limites d'immission ne doivent pas être dépassées (art. 18 LPE). En d'autres termes, des mesures d'assainissement doivent être prises de manière à atteindre cet objectif. La notion de modification notable est toutefois particulière et est expressément définie à l'al. 3 de la disposition: il y a modification notable lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevées. A contrario, lorsque la modification envisagée va de toute façon dans le sens d'une diminution des nuisances sonores, il n'y a pas de modification notable et l'autorité ne peut saisir cette occasion pour exiger des mesures d'assainissement supplémentaires, destinées à garantir les objectifs prévus par l'art. 8 OPB. En ce sens, le Tribunal fédéral a retenu que les installations existantes sujettes à assainissement ne doivent pas nécessairement être assainies lors de toute transformation ou de tout agrandissement: l'exécution simultanée de l'assainissement au sens de l'art. 8 OPB n'est exigée qu'en cas de modifications notables, importantes quant à la charge de bruit (ATF 115 Ib 446 consid. 4c; 115 Ib 463 consid. 3 et les références citées, notamment Schrade/Wiestner, Kommentar, mars 2001, n os 14 ss ad art. 18 LPE; voir aussi ATF 123 II 325 consid. 4c/aa; 116 Ib 435 consid. 5d; Anne-Christine Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, thèse 2002, p. 315). b) En l'espèce, le projet ne consiste pas en la création d'une nouvelle route, mais en des modifications de routes existantes, modifications résidant dans la pose d'un giratoire, d'un revêtement phono-absorbant, de trottoirs, ainsi que dans l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur un tronçon. Or, ces modifications n'entraîneront pas la perception d'immissions de bruit plus élevées au sens de l'art. 8 al. 3 OPB. Elles ne peuvent donc être qualifiées de notables au sens de l'art. 8 al. 2 OPB. Au contraire, pour leur plus grande part, elles sont elles-mêmes des mesures d'assainissement de l'installation, propres à diminuer ses nuisances sonores. Dans ces conditions, l'autorité intimée n'est pas tenue, avant le 31 mars 2018, de mettre en œuvre des mesures complémentaires permettant de limiter encore plus sévèrement les émissions de la route de Lausanne et du chemin du Verger, de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission. En conséquence, la question de savoir si les modifications litigieuses réalisent déjà cet objectif souffre de rester indécise. Si l'on comprend le souhait des recourants d'obtenir d'ores et déjà un assainissement répondant pleinement aux exigences précitées, ils ne sont pas légitimés à exiger sa réalisation avant le 31 mars 2018. c) La requête des recourants tendant à un comptage actualisé et différencié doit ainsi être rejetée, dès lors qu'une telle mesure n'est nécessaire que dans le cadre des mesures exigibles pour le 31 mars 2018. On relèvera par ailleurs que selon ses déclarations à l'audience, l'autorité intimée a déjà procédé à de tels comptages, étant précisé que selon les observations des recourants du 13 octobre 2009, une étude incluant un tel comptage n'a pas été effectuée sur le chemin du Verger.

E. 6

Vu les considérants qui précèdent, le recours doit être rejeté et les décisions attaquées doivent être confirmées, aux frais des recourants qui succombent. Ils supporteront également une indemnité pour les dépens, en faveur de la commune.