

VD_OMNI AC.2010.0311 vom 21. Dezember 2011

VD Tribunal cantonal, 2011-12-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2010.0311

FR: VD_OMNI AC.2010.0311 du 21 décembre 2011

IT: VD_OMNI AC.2010.0311 del 21 dicembre 2011

Regeste

Commune de Penthaz, Commune de Vufflens-la-Ville/Municipalité d'Aclens, Département de l'économie, DENNER AG, Service de l'environnement et de l'énergie | Projet de centrale de distribution dans une zone industrielle. Recourants faisant valoir que les accès sont saturés, que la pollution de l'air est excessive et que le projet ne saurait être autorisé avant la réalisation d'une route de contournement qui est prévue pour décharger le trafic entre l'autoroute et la zone industrielle. Grief rejeté dès lors que la capacité du réseau routier est suffisante et que les exigences en matière de protection contre le bruit et de pollution de l'air sont respectées. Constat sur ce dernier point que l'installation projetée provoque des émissions pouvant être qualifiées de standard et que le plan des mesures OPair de la région lausannoise ne subordonne pas sa construction à la réalisation de la route mentionnée par les recourants.

Erwägungen

E. 1

Les autorités intimées soutiennent que les recours sont irrecevables au motif que les deux communes recourantes ne seraient pas touchées par les décisions entreprises. Elles relèvent que le seul grief des recourantes à l'encontre du projet porte sur le fait qu'il a été autorisé alors que la nouvelle route d'accès à l'autoroute par le nord (RC 177) n'est pas encore opérationnelle. Or, le fait que la RC 177 ne soit pas encore construite n'aurait aucune incidence en ce qui concerne le trafic du futur centre de distribution à travers les villages de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. Les autorités intimées se réfèrent à cet égard au rapport complémentaire du 2 octobre 2009 qui compare les impacts du projet avec et sans la RC 177. a) La qualité pour recourir devant la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal est régie par l'art. 75 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36) qui confère la qualité pour recourir à toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (let. a), ainsi qu'à toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir (let. b). En l'occurrence, dès lors qu'elles invoquent les nuisances liées au trafic que subiront leurs habitants, les deux communes recourantes fondent principalement leur qualité pour recourir sur l'art. 57 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; 814.01). La commune de Vufflens-la-Ville soutient également être atteinte dans son autonomie au sens de l'art. 50 Cst. En outre, elle serait atteinte comme un particulier dans ses intérêts dignes de protection en tant que propriétaire de biens immobiliers (domaine public et patrimoine administratif et financier) susceptibles d'être affectés par le trafic routier induit par le projet. b) Selon l'art. 57 LPE, les communes sont habilitées à user des moyens de recours prévus par le droit

fédéral et le droit cantonal contre les décisions des autorités fédérales ou cantonales fondées sur la LPE et ses dispositions d'exécution, en tant qu'elles sont concernées par lesdites décisions et qu'elles ont un intérêt digne de protection à ce que celles-ci soient annulées ou modifiées. La jurisprudence reconnaît largement l'intérêt digne de protection de la collectivité sur cette base, soit parce qu'elle est directement concernée par la décision, soit parce que les effets de la décision en cause concernent le territoire communal, par exemple quand l'exploitation d'une installation provoque une augmentation du trafic sur les routes de la commune voisine. Le fait que les éventuelles immissions proviennent ou non du territoire communal ou qu'elle atteignent le territoire communal depuis une installation sise sur le territoire d'une autre commune n'est pas déterminant (cf. ATF 133 II 181 consid. 3.2.3; 124 II 293 ; CDAP, arrêt AC. 2005.0224 du 24 août 2006 consid. 1b et les références; Stéphane Grodecki, la qualité pour recourir des communes genevoises au Tribunal fédéral en droit de la construction in RDAF 2010 I p. 244 ss, spéc. 250). Il ne suffit toutefois pas que la commune recourante se borne à formuler l'allégation selon laquelle le projet litigieux entraînerait des incidences sur sa planification ou que les émissions seraient susceptibles d'affecter ses citoyens. Encore faut-il que soit démontrée, pour le moins, la vraisemblance des incidences ou du risque invoqués, suivant la nature et l'intensité des immissions en jeu (cf. AC. 2005.0224 précité consid 1d). c) En l'espèce, déterminer si les communes recourantes disposent de la qualité pour recourir revient à examiner si les nuisances (bruit, pollution de l'air) liées au trafic (camions et véhicules légers) provoqué par le projet litigieux peuvent être perceptibles sur leur territoire au point d'influencer leur propre planification - en les obligeant à limiter l'extension des zones à bâtir par exemple - ou de nuire au bien-être de leurs citoyens (AC.2005.0224 du 24 août 2006 consid. 1c). Ceci nécessite notamment de déterminer quel sera le nombre de véhicules utilisant la sortie de Cossonay de l'autoroute A1 puisque, sans la RC 177, le trajet entre la zone industrielle "Plaine de la Venoge" et cette sortie d'autoroute traverse les villages de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. aa) Il résulte du rapport d'impact (p.15) que le centre Denner, selon les chiffres fournis par la constructrice, impliquera quotidiennement au maximum 230 mouvements de véhicules, dont 90 de camions. Les mouvements de camions seront partagés entre ceux liés à l'approvisionnement du centre et ceux liés aux livraisons. Les déplacements de véhicules légers concerneront essentiellement les employés auxquels s'ajouteront quelques déplacements de visiteurs. Pour l'approvisionnement, 75 % des camions viendront du nord (principalement du centre de distribution de Schmitten dans le Canton de Fribourg). L'itinéraire prévu pour ces camions passe par la sortie de Cossonay puis par la future RC 177 jusqu'au site d'Aclens, ce qui permet d'éviter les villages de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. Pour les livraisons, seuls deux camions devraient se diriger vers le nord du canton par la jonction de Cossonay. Pour ce qui est des employés, 70 % devraient accéder par le sud, 20 % depuis l'ouest et 10 % depuis le nord (soit entre 11 et 14 véhicules; cf. rapport d'impact p. 16). Sans la RC 177, le rapport complémentaire du 2 octobre 2009 retient que l'attrait des itinéraires par le nord sera très faible et non recommandé pour les camions. Seuls un ou deux camions par jour devraient emprunter l'itinéraire de Cossonay pour des livraisons et de approvisionnements très locaux et traverser par conséquent les villages de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. On note au demeurant que, en tout état de cause, la traversée de Vufflens-la-Ville par les poids lourds est interdite. bb) En se fondant sur les éléments précités, que le tribunal n'a pas de raison de mettre en doute, on constate que le projet litigieux n'aura qu'un impact négligeable sur la circulation dans les villages de Vufflens et de Penthaz, ceci même sans la RC 177. Ceci est plus particulièrement dû au fait

que le trafic poids lourds, que ce soit celui lié à l'approvisionnement du centre ou celui lié aux livraisons, se fera essentiellement par la jonction autoroutière de Crissier et la RC 151 (en tous les cas pour l'approvisionnement) et ne passera pas par le territoire des deux communes recourantes. On constate ainsi que la réalisation de la RC 177 aura principalement pour effet de décharger la jonction autoroutière de Crissier et les routes d'accès à cette jonction (soit le secteur le plus critique en matière de pollution de l'air et de bruit) et non pas de limiter le trafic en traversée des deux communes de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. Vu ce qui précède, la qualité pour recourir des Communes de Penthaz et de Vufflens-la-Ville apparaît douteuse, que ce soit sur la base de l'art. 57 LPE, de la garantie de l'autonomie communale au sens de l'art. 50 Cst. ou de leur qualité de propriétaire de biens immobiliers (domaine public et patrimoine administratif et financier). Dès lors que, pour les motifs développés ci-dessous, les recours doivent être rejetés au fond, la question de la qualité pour recourir souffre toutefois de demeurer indécise.

E. 2

La Commune de Vufflens-la-Ville invoque une violation de son droit d'être entendu, plus particulièrement en relation avec la manière dont la procédure d'étude d'impact sur l'environnement a été menée. Elle fait valoir à cet égard que le dossier d'enquête publique contenait uniquement une enquête préliminaire et un cahier des charges, sans que ces documents aient alors été validés par le service spécialisé compétent. Selon elle, cette manière de procéder ne serait pas conforme aux art. 15 al. 2 OEIE et 11 RVOEIE et l'aurait empêché de prendre position, dans le cadre de la mise à l'enquête, sur l'évaluation par le service spécialisé des impacts du projet sur l'environnement. Elle relève en outre qu'elle n'a pas pu se déterminer avant que la décision ne soit rendue sur le rapport complémentaire du 2 octobre 2009 et son évaluation par le service cantonal spécialisé. Cette atteinte au droit d'être entendu ne pourrait pas être réparée dans le cadre de la procédure de recours dès lors que l'autorité de recours s'imposerait une certaine réserve dans l'examen d'un rapport d'impact. La recourante soutient par conséquent que le projet devrait faire l'objet d'une nouvelle enquête publique avec un rapport d'impact complet d'ores et déjà évalué par le service cantonal spécialisé. Les recourantes invoquent également une violation de l'art. 7 al. 2 let. c ROEIE qui prévoit que la CIPE se prononce sur le résultat de l'enquête préliminaire, son admission comme rapport d'impact ou sur la nécessité d'établir un cahier de charges et communique au requérant les demandes et observations des services spécialisés de la protection de l'environnement concernant le cahier des charges. Selon elles, cette disposition implique que la CIPE rende formellement une décision. Cette violation de l'art. 7 al. 2 let. c ROEIE entraînerait également la violation de l'art. 10 al. 1 ROEIE qui prévoit que le rapport d'impact élaboré conformément aux exigences de l'art. 9 et 10 OEIE rend compte des demandes et observations de la CIPE sur le résultat de l'enquête préliminaire ou l'évaluation du cahier des charges. La Commune de Penthaz soutient en outre que, sur le fond, l'enquête préliminaire est incomplète et qu'elle ne saurait être considérée comme un rapport d'impact. a) Aux termes de l'art. 8 al. 1 OEIE quiconque demande un permis de construire pour une installation qui, comme en l'espèce, est assujettie à une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) doit effectuer une enquête préliminaire mettant en évidence l'impact que la réalisation du projet aurait sur l'environnement et présenter un cahier des charges précisant notamment les impacts du projet sur l'environnement à étudier dans le rapport d'impact. Selon l'art. 8 al. 2 OEIE, le requérant soumet l'enquête préliminaire et le cahier des charges à l'autorité compétente. Celle-ci transmet les documents au service spécialisé de la protection de l'environnement, qui les évalue avant de

faire part aux requérants de ses observations. Selon l'art. 8a al. 1 OEIE, l'enquête préliminaire est réputée rapport d'impact lorsque cette enquête a démontré et exposé tous les effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures de protections nécessaires. L'art. 12 al. 1 OEIE prévoit que, si l'EIE est effectuée par une autorité cantonale, le service spécialisé de la protection de l'environnement du canton évalue l'enquête préliminaire, le cahier des charges et le rapport d'impact. Selon l'art 7 al. 2 let. c RVOEIE, dans le canton de Vaud, la Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) est compétente pour se prononcer sur le résultat de l'enquête préliminaire et décider de son admission comme rapport d'impact. Selon l'art. 13 OEIE, le service spécialisé de la protection de l'environnement examine à la lumière des directives qu'il a édictées si les indications contenues dans le rapport d'impact sont exactes et complètes (al. 1). S'il constate que tel n'est pas le cas, il demande à l'autorité compétente de prendre contact avec le requérant pour obtenir les données manquantes ou de faire appel à des experts (al. 2). Aux termes de l'art. 11 al. 1 RVOEIE, le rapport d'impact est mis en consultation selon les mêmes modalités et en même temps que l'enquête publique du projet faisant l'objet de l'EIE. Cette disposition concrétise l'exigence de l'art. 15 OEIE selon laquelle le rapport d'impact doit être accessible au public. Aux termes de l'art. 17 OEIE, l'autorité compétente apprécie la compatibilité du projet avec l'environnement en se fondant sur les éléments suivants: le rapport d'impact (let. a), les avis des autorités compétentes pour délivrer une autorisation au sens l'art. 21 ou pour accorder une subvention au sens de l'art. 22 (let. b), les avis du service spécialisé de la protection de l'environnement qui a évalué le rapport d'impact (let. c), les propositions du service spécialisé de la protection de l'environnement (let. e) et les avis exprimés par des tierces personnes, des commissions, des organisations ou des autorités, pour autant qu'ils apportent des éléments utiles au déroulement de l'EIE (let. f). Dans le canton de Vaud, l'autorité compétente au fond décide de l'assujettissement d'une installation à l'EIE puis procède à l'EIE (art. 8 al. 1 RVOEIE). Aux termes de l'art. 8 al. 2 et 3 RVOEIE, l'autorité compétente prend les mesures nécessaires à la mise en œuvre de l'EIE dès la planification du projet et décide, le cas échéant, des éventuelles étapes de l'EIE et de leur contenu et prend les décisions préalables utiles au bon déroulement de l'EIE. L'autorité compétente, sur la base des éléments d'appréciation mentionnés à l'art. 17 OEIE, détermine ensuite si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement en statuant dans le cadre de la procédure décisive sur l'installation soumise à l'EIE (art 13 al. 1 RVOEIE). L'art. 20 al. 1 OEIE prévoit que l'autorité compétente précise où peuvent être consultés le rapport d'impact, l'évaluation du service spécialisé de la protection de l'environnement, les résultats d'une éventuelle consultation de l'OFEV ainsi que le texte de la décision finale, pour autant que cette dernière soit fondée sur les conclusions de l'EIE. Cette disposition est mise en œuvre par l'art. 15 RVOEIE, qui prévoit que l'autorité compétente soumet en consultation selon les mêmes modalités que l'enquête public le projet soumis à l'EIE, le texte de la décision finale, cas échéant les autres décisions des autorités ou services concernés, ainsi que le rapport d'impact pendant le délai de recours fixé par la procédure décisive. On relèvera encore que l'art. 42 al. 1 LPE prévoit que, pour assurer l'examen des questions relatives à la protection de l'environnement, les cantons créent un service spécialisé ou désignent à cet effet des offices existants en mesure d'assumer cette tâche. Dans le canton de Vaud, les services spécialisés de la protection de l'environnement sont le Service des eaux, sols et assainissement (SESA) et le SEVEN (cf. art. 5 du règlement du 8 novembre 1989 d'application de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de

l'environnement [RVLPE, RSV 814.01.1]). L'art. 4 RVLPE prévoit également la création d'une Commission de coordination (soit la CIPE), présidée par le délégué cantonal à l'environnement, chargée plus particulièrement d'assurer la coordination des activités des différents services de l'administration cantonale dans le domaine de la protection de l'environnement. b) aa) En l'espèce, la constructrice a effectué une enquête préliminaire conformément à l'art. 8 OEIE qui portait notamment sur la circulation et les accès (soit plus particulièrement la génération de trafic du projet et l'affectation de ce trafic sur le réseau routier), la pollution de l'air et le bruit. Ce document n'a pas, en tous les cas formellement, fait l'objet d'une prise de position de la CIPE en application de l'art. 7 al. 2 let. c RVOEIE. Il a en revanche circulé auprès des services cantonaux concernés, dont les deux services spécialisés de la protection de l'environnement (SESA et SEVEN). Les services ont alors soit délivré les autorisations spéciales requises soit émis des préavis. Dans ce cadre, la CIPE a indiqué qu'elle préavisait favorablement au projet tout en précisant que dans le cadre de la procédure de permis de construire au sens des art. 103 ss LATC, la procédure décisive en matière d'impact sur l'environnement serait celle fondée sur l'art. 49 de la loi du 5 juillet 2005 sur l'emploi (LEmp ; RSV 822.11) pour laquelle l'autorité compétente est le Service de l'emploi (Inspectorat du travail). L'étude préliminaire, considérée comme rapport d'impact, a été mise à l'enquête publique en même temps que la demande préalable d'implantation. Par la suite, un complément a été demandé par le SEVEN en application de l'art. 13 al. 2 OEIE, ce qui a abouti au rapport complémentaire du 2 octobre 2009. Enfin, la décision finale, qui contenait les prises de position des différents services spécialisés et de la CIPE, ainsi que le rapport complémentaire du 2 octobre 2009 ont été mis en consultation publique pendant le délai de recours conformément aux art. 20 OEIE et 15 RVOEIE. bb) La procédure prévue par le RVOEIE n'a pas été strictement respectée puisqu'il n'existe pas de prise de position formelle de la CIPE sur les points mentionnés à l'art. 7 al. 2 let. c RVOEIE. Dès lors que la CIPE a préavisé favorablement le projet, on peut toutefois considérer qu'elle a implicitement admis que l'enquête préliminaire était suffisante pour être considérée comme rapport d'impact. On relève à cet égard que, contrairement à ce que soutiennent les recourantes, les prises de position de la CIPE mentionnées à l'art. 7 al. 2 let. c RVOEIE s'inscrivent dans un processus interne à l'administration et ne font pas l'objet de décisions susceptibles de recours au sens de l'art. 3 LPA-VD. Si des opposants à un projet soumis à EIE considèrent que c'est à tort qu'une enquête préliminaire a été considérée comme rapport d'impact, les conditions de l'art. 8a OEIE n'étant pas remplies, il leur appartient de faire valoir ce grief à l'encontre de la décision finale. S'agissant de la procédure, on relèvera encore qu'il n'est pas aisé de déterminer à la lecture du RVOEIE quelles sont exactement les compétences respectives de la CIPE, des services cantonaux spécialisés et de l'autorité compétente sur le fond dans le cadre de la procédure EIE et de déterminer par conséquent si la procédure mise en place au niveau cantonal a été strictement respectée. Cela étant, dans le cas d'espèce, on relève que les exigences procédurales relatives à l'EIE posées par le droit fédéral dans le cadre de l'OEIE ont en tous les cas été respectées. cc) Sur le fond, le tribunal n'a pas de raison de remettre en cause le fait que l'enquête préliminaire pouvait être considérée comme rapport d'impact. En effet, l'étude effectuée par les bureaux Ecoscan et Transitec, y compris le complément d'octobre 2009, démontre et expose tous les effets du projet sur l'environnement qui sont pertinents à ce stade de la procédure. Sur ce point, il convient de tenir compte du fait que la procédure de permis d'implantation sera suivie d'une procédure de permis de construire au sens des art. 103 ss LATC dans laquelle une nouvelle étude d'impact sur l'environnement devra être

effectuée (étude 2^{ème} étape; cf. art. 4 RVOEIE qui, s'agissant des demandes préalables d'implantation, renvoie à l'art. 3 RVOEIE qui concerne l'hypothèse où une installation soumise à EIE est prévue par un plan spécial, l'EIE pouvant alors s'effectuer en deux étapes et se limiter dans une première étape aux éléments déterminants pour la procédure d'adoption et d'approbation du plan). C'est dans le cadre de cette seconde étape qu'il appartiendra notamment de compléter le rapport d'impact sur les points mentionnés par le SEVEN dans son préavis (vérification du nombre de mouvements de poids lourds, vérification du trafic poids lourds en période nocturne et vérification du respect de l'art. 9 OPB en période nocturne). On relève également que les exigences fixées par la législation fédérale en matière d'évaluation du rapport d'impact par les services cantonaux spécialisés ont été respectées en l'espèce. Le principal service concerné par le projet, soit le SEVEN, a ainsi procédé à une évaluation de l'enquête préliminaire qui l'a amené à requérir un complément d'étude afin que les impacts du projet sur le trafic soient déterminés de manière complète et conforme à la situation existante, soit sans la RC 177. c) Pour ce qui est du droit d'être entendu des communes recourantes, il est vrai que celles-ci n'ont pas pu se déterminer sur le rapport complémentaire du 2 octobre 2009, établi postérieurement à l'enquête publique, avant que les décisions attaquées ne soient rendues. A cet égard, leur droit d'être entendu a été violé. Ceci n'implique toutefois pas qu'une nouvelle mise à l'enquête publique du projet doive être exigée. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, une nouvelle mise à l'enquête publique n'est en effet pas exigée à chaque fois que des compléments au rapport d'impact sont demandés par un service spécialisé et il suffit que les opposants soient informés de l'existence des nouveaux documents et puissent en prendre connaissance (cf. ATF 1C_304/2008 du 30 avril 2009 consid. 5.1; atf 132 v 387 consid. 6.2 p. 391). En l'occurrence, le rapport complémentaire du 2 octobre 2009 a été mis en consultation publique avec la décision finale. Les recourantes ont ensuite pu se déterminer sur ce document dans le cadre de la procédure devant le tribunal cantonal. Or, le rapport complémentaire du 2 octobre 2009 est pertinent pour vérifier si le projet respecte les exigences en matière d'équipement de l'art. 19 al. 2 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LAT; RS 700) ainsi que le respect des exigences de la législation fédérale en matière de protection de l'environnement, soit des questions de droit que le tribunal cantonal revoit avec une pleine cognition. Partant, la violation du droit d'être entendu des recourantes a été réparée dans le cadre de la procédure de recours. Au surplus, le droit d'être entendu des opposants à un projet soumis à EIE n'implique pas le droit de se déterminer sur l'évaluation du rapport d'impact par les services spécialisés avant que la décision ne soit rendue.

E. 3

Se référant notamment à l'exposé des motifs et projet de décret du Conseil d'Etat du 10 mars 2010 relatifs aux crédits d'études complémentaires pour la construction de la RC 177 (EMPD 280), les recourantes font valoir que les routes d'accès à la zone industrielle de la Plaine de la Venoge sont saturées, que la réalisation du projet sans la RC 177 impliquera des émissions de polluants supplémentaires dans l'ouest lausannois où les valeurs limites en matière de pollution de l'air sont déjà dépassées et que tout développement de la zone industrielle est par conséquent subordonné à la réalisation de la RC 177 permettant un accès à l'autoroute par le nord. Elles soutiennent par conséquent que les exigences en matière d'accès résultant des art. 19 et 22 LAT et 104 LATC ne seraient pas remplies. a) Selon les art. 22 al. 2 let. b LAT et 104 al. 3 LATC, la municipalité ne peut accorder le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à

l'achèvement de cette dernière. Pour qu'un terrain soit réputé équipé, l'art. 19 LAT exige qu'il soit desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (cf. ATF 121 I 65 consid. 3a p. 68 et les arrêts cités; ATF 1C 36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.1). Pour qu'une desserte routière soit adaptée à l'utilisation prévue, il faut d'abord que la sécurité - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (ATF 1C 36/2010 précité consid. 4.1). Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan des zones. Un bien-fonds ne peut dès lors être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier. b) En l'espèce, le représentant du bureau Transitec a confirmé lors de l'audience que le projet litigieux ne posait pas de problème en ce qui concerne la capacité du réseau routier, appréciation que le tribunal n'a pas de raison de remettre en cause vu le nombre de mouvements induits par le projet. Il convient encore d'examiner le projet sous l'angle de nuisances qu'il est susceptible d'induire. Selon la jurisprudence, une zone ou un terrain n'est en effet équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159; CDAP, arrêt AC.2008.0017 du 14 décembre 2009). En l'espèce, ceci implique d'examiner si l'accroissement du trafic engendré par le projet, sans la réalisation de la RC 177, respecte les exigences du droit fédéral en matière de protection contre le bruit et de protection de l'air. aa) Pour ce qui est de la législation sur la protection contre le bruit, il convient d'examiner si le projet respecte l'art. 9 de l'Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41), qui régit les nuisances liées aux voies de communication. Cette disposition est libellée comme suit : " 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." En l'occurrence, il résulte du rapport d'impact que les exigences de l'art. 9 OPB sont respectées, ce que les recourantes ne semblent pas contester. bb) Le projet de centre de distribution avec son parking constitue une installation stationnaire au sens de l'art. 2 al. 1 er let. a de l'Ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair; RS 814.318.142.1). Dans le cas d'espèce, ce ne sont toutefois pas les nuisances engendrées par le bâtiment et son parking qui sont en cause. Posent en effet problème au regard de la pollution de l'air les accès au futur centre de distribution, qui constituent des infrastructures destinées au transport selon l'art. 2 al. 3 OPair. Le projet comprend ainsi une installation qui forme un tout au sens de l'art. 7 al. 7 LPE et dont les conséquences sont à examiner dans leur ensemble. Lors de cet examen, il faut tenir compte de toutes les émissions occasionnées par les déplacements des véhicules liés au centre de distribution (camions de livraison, employés, visiteurs etc.) (cf. ATF 124 II 272 consid. 2a p. 668). Il n'est pas contesté que le trafic induit par l'installation litigieuse

s'effectuera en partie dans une région où les limites d'immissions que l'annexe 7 OPair fixe pour certains polluants atmosphériques sont dépassées (soit notamment dans les environs de la jonction autoroutière de Crissier). Ce dépassement des limites d'immissions est dû à l'effet conjugué de plusieurs installations, notamment des installations commerciales à forte fréquentation et des installations industrielles, certaines se trouvant déjà dans la zone industrielle de la Plaine de la Venoge (notamment le centre de distribution Coop). Pour les infrastructures destinées au transport, l'art. 18 OPair prévoit que l'autorité ordonne que l'on prenne, pour limiter les émissions dues au trafic, toutes les mesures que la technique et l'exploitation permettent et qui sont économiquement supportables (mise en œuvre du principe de prévention de l'art. 11 LPE dans le domaine de la pollution de l'air). Selon l'art. 19 OPair, s'il est établi ou à prévoir que des véhicules ou des infrastructures destinées au transport provoquent des immissions excessives, on procédera conformément aux dispositions régissant le plan des mesures (art. 31 à 34 OPair). Lorsque la pollution atmosphérique provient de plusieurs installations, l'autorité doit ainsi élaborer un plan des mesures propre à empêcher les émissions excessives ou à y remédier (art. 44a LPE). C'est au plan des mesures, en qualité d'instrument de coordination dans les cas complexes, qu'il incombe de choisir et d'organiser, sur la base d'un examen d'ensemble, les mesures adéquates en vue d'améliorer la qualité de l'air. Le plan des mesures doit ainsi veiller à ce qu'aussi bien les nouvelles sources d'émissions que celles qui existent déjà participent de manière adéquate à la diminution de la pollution de l'air et à la limitation des immissions excessives (ATF 131 II 103 consid. 3.1 p. 748 et les références). S'il y a lieu de penser qu'une installation provoque à elle seule des émissions d'une importance telle qu'elles auront un effet préjudiciable sur un complément de mesures, l'autorisation de construire ne sera alors délivrée qu'une fois les mesures prévues dans le plan pour le projet litigieux adoptées, voire mises en œuvre (ATF 131 II 103 consid. 3.1 p. 748 et les références). Contrairement à ce qui est admis dans le domaine de la lutte contre le bruit, la législation fédérale ne contient pas de dispositions spéciales de restriction de bâtir en matière de protection de l'air. Le Tribunal fédéral considère en effet que l'autorité ne peut pas invoquer le motif de l'excès des nuisances d'ensemble pour refuser d'autoriser la réalisation de projets conformes à la zone et qui ne produiront pas d'émissions supérieures à la moyenne (ATF 124 II consid. 4 c/bb; 120 Ib 436, consid. 2c/cc; 119 Ib 480, consid. 5c et d; 118 Ib 26 ; TA, arrêt AC.2003.0113 du 2 février 2004 consid. 4d/cc/cc/bbbb). On ne saurait toutefois en déduire que le projet litigieux, dès lors qu'il respecte cette exigence, puisse être admis sans autre examen. Comme on se trouve dans une situation où plusieurs installations produisent des nuisances excessives, il appartient en effet au plan des mesures OPair de déterminer la portée du principe de prévention. En d'autres termes, il faut d'abord se demander si le projet contrevient à l'une ou l'autre des mesures figurant dans le plan OPair de l'agglomération lausannoise. En l'occurrence, il résulte du rapport complémentaire du 2 octobre 2009 que l'augmentation des émissions de NOx sur l'ensemble du périmètre d'étude, sans la RC 177, sera de 0,8 %. On se trouve dès lors en présence d'une installation qui provoque des émissions pouvant être qualifiées de «standard» et non pas d'une installation produisant des émissions supérieures à la moyenne. Pour ce qui est de la conformité du projet par rapport au plan des mesures OPair de la région lausannoise, on constate que ce dernier mentionne la construction de la RC 177 afin de diminuer le trafic actuellement concentré sur la jonction de Crissier mais ne subordonne pas le développement de la zone industrielle de Vufflens-Aclens à la réalisation de cette route. On ne saurait dès lors considérer que la construction du centre de distribution Denner compromet

l'application du plan des mesures Opair dans le secteur concerné. 4. Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté et les décisions attaquées confirmées. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont mis à la charge des recourantes. Ces dernières verseront en outre des dépens à la la Commune d'Aclens, qui a procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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