

VD_OMNI AC.2011.0132 vom 12. Juli 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-07-12, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0132

FR: VD_OMNI AC.2011.0132 du 12 juillet 2012

IT: VD_OMNI AC.2011.0132 del 12 luglio 2012

Regeste

TROILO et consorts c/ Municipalité de Chavornay | Les recourants invoquent l'art. 8 CEDH en raison des immissions excessives qui résultent de l'augmentation du trafic routier à proximité de leur habitation familiale. Selon la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, de mauvaises conditions environnementales peuvent s'analyser comme une ingérence dans les droits individuels garantis par la CEDH, en particulier, le droit à la protection de la vie de famille protégé par l'art. 8 CEDH. Ainsi, en présence d'un risque sérieux et substantiel pour la santé et pour le bien être, l'Etat se doit d'agir pour assurer aux habitants concernés la jouissance d'un environnement sain et protégé. La jurisprudence européenne concerne toutefois des cas extrêmes dans lesquels les pays concernés n'avaient pas encore légiféré sur la protection de l'environnement (explosion dans une décharge en Turquie qui a enseveli 10 maisons d'habitation, ou la pollution du Danube par 100'000 m3 d'eau contenant de cyanure ou encore l'augmentation des vols de nuit pour le voisinage d'un aéroport à Londres etc.). La Suisse dispose toutefois avec la LPE et ses ordonnances d'application d'un outil législatif performant, qui va nettement plus loin que la protection subsidiaire de l'art. 8 CEDH. En particulier la LPE et l'OPB prévoient un mode d'évaluation des immissions de bruit et un outil d'assainissement lorsque les valeurs limite d'exposition sont dépassées.

Erwägungen

E. 1

Résumé des griefs des recourants a) Les recourants reprochent à l'autorité intimée de n'avoir pas tenu compte du rôle stratégique de Chavornay dans l'organisation des transports de marchandises dans le canton de Vaud et des répercussions qui en résulteraient pour les riverains de la route de Corcelles. Ils se réfèrent aux fiches b11 et b22 du Plan directeur cantonal. Si la localisation du Port Franc PESA à Chavornay était cohérente avec les objectifs du Plan directeur cantonal, son impact sur l'environnement et ses conséquences pour les habitants de la région seraient minimisées; l'étude d'impact et l'étude de circulation ne tiendraient pas compte de l'évolution voulue au niveau cantonal par rapport au centre régional de Chavornay et à la volonté du canton de développer la localité en tant que centre régional et stratégique au niveau des transports de marchandises. Les recourants reprochent aux auteurs de l'étude de circulation de se référer uniquement aux comptages automatiques effectués du 14 au 20 mai 2008 et au comptage manuel du 15 mai 2008. A leur avis, la prévision de l'augmentation du trafic, estimée à 1.5% par année, serait insuffisante. Les projections pour l'état de la circulation en 2011 ne seraient pas valables et devraient être actualisées. b) En outre, les recourants estiment que les auteurs de l'étude de circulation n'auraient pas pris en considération la vocation de Chavornay au niveau cantonal. Le projet d'extension de PESA pourrait à leur avis absorber un trafic plus

important dès lors que Chavornay devient un centre stratégique au niveau du transport de marchandises. Les recourants soutiennent qu'ils ne sauraient accepter sans scepticisme les conclusions du rapport d'impact en ce qui concerne l'accessibilité à PESA, la répartition du trafic et la capacité utilisée du carrefour formé par la route cantonale 293b et la rue de l'Industrie. Selon les recourants, la procédure comporterait une lacune évidente et ils demandent au tribunal d'ordonner le dépôt d'un nouveau rapport mentionnant l'état actuel de la circulation en 2012 avec des projections à la lumière des objectifs de développement du canton concernant le centre régional de Chavornay. Ils demandent aussi l'avis du Service de la mobilité. c) Les recourants estiment que les comptages de 2008 seraient insuffisants pour apprécier les impacts en ce qui concerne le bruit, qui est déterminé en fonction du trafic. Le problème serait le même en ce qui concerne la protection de l'air, puisque les pronostics dans ce domaine sont aussi fondés sur les comptages du trafic et les pronostics concernant l'augmentation du trafic. Selon les recourants, l'autorité communale devrait prendre les devants pour mettre en oeuvre un avant-projet de route de contournement et accélérer le processus de réalisation afin d'éviter ainsi les nuisances pour les habitants de Chavornay concernés par l'augmentation de trafic sur la route de Corcelles.

E. 2

dB(A) ne sont en général pas ou peu perçues par l'oreille humaine, alors que des modifications du niveau sonore d'une amplitude de 1 dB(A) sur une période prolongée pourront déjà être perceptibles (Anne Christine Favre , La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, thèse Lausanne, p. 15). Dans sa jurisprudence, le Tribunal administratif a admis, par mesure de prudence, que n'étaient pas perceptibles des variations de 0,5 dB (A) (voir arrêt TA AC.2003.0113 du 2 février 2004 ainsi que l'arrêt AC.2002/0128 du 12 mars 2002). bb) Il n'est pas contesté que la route cantonale 293b traversant la commune de Chavornay nécessite un assainissement. Le rapport final concernant l'assainissement du bruit routier de la Commune de Chavornay, de mars 2011, relève que 30 bâtiments situés de part et d'autre de la route cantonale 293b en traversée de localité sont soumis à des niveaux de bruit qui dépassent les valeurs d'immission et 6 bâtiments à des niveaux dépassant les valeurs d'alarme. Il en résulte que l'art. 9 let. b OPB est applicable et que l'augmentation prévisible du trafic sur cet axe résultant de l'exploitation du nouveau centre de PESA ne doit pas entraîner la perception d'immissions de bruit plus élevées. En revanche, la rue de l'Industrie ne nécessite pas un assainissement; en effet, le degré de sensibilité IV est applicable aux bâtiments industriels situés de part et d'autre de cette rue et la valeur limite d'immission de 70 dB(A) de jour est respectée même avec l'accroissement du trafic provenant de l'extension du port franc; l'exigence de l'art. 9 let. a OPB, selon laquelle l'exploitation de l'installation ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication est respectée pour la rue de l'Industrie. Il faut donc seulement vérifier si la condition posée par l'art. 9 let. b OPB est respectée pour l'accroissement de trafic sur la route cantonale 293b. cc) Le rapport d'impact du bureau Ecoscan du 29 mars 2010 mentionne une augmentation du niveau de bruit de 0.2 dB(A) sur le tronçon de la RC 293 en direction d'Orbe (route d'Orbe) et de 0. 4 dB(A) sur le tronçon formé par la rue de la Gare et la route de Corcelles. Le rapport mentionne un TJM de 7'600 véhicules par jour sur la route d'Orbe et un TJM de 8'700 véhicules par jour sur la route de Corcelles, trafic estimé dans la situation de 2011. Le rapport d'impact retient une augmentation de trafic en TJM de 230 véhicules par jour sur la route de Corcelles en TJM et de 120 véhicules par jour sur la route d'Orbe. Ainsi, l'augmentation de trafic sur la route de Corcelles atteint environ le 3%

du trafic existant en TJM et reste donc largement dans les limites admissibles au-delà des quelles on considère que l'augmentation de trafic entraîne une perception de bruit plus élevée, puisqu'il faut au moins une augmentation de 12% du trafic pour rester dans les limites d'une augmentation de bruit de 0.5 dB(A), la jurisprudence fédérale faisant même allusion à une augmentation admissible de l'ordre de 25% de trafic correspondant à une augmentation du niveau de bruit de l'ordre de 1 dB(A). (ATF précité 1C_272/2010 du 16 mars 2011, consid. 7.1). Ainsi, même une augmentation de trafic bien plus importante, allant jusqu'au double de celle résultant du projet contesté sur la route de Corcelles n'entraînerait pas une perception de bruit plus élevée au sens de l'art. 9 let. b OPB, car elle resterait inférieure à la limite des 12% d'augmentation du trafic. d) Les recourants se plaignent du fait que les données de trafic prises en compte ne sont pas actualisées. Le Service des routes a toutefois produit les comptages du trafic réalisés en 2010. Le trafic journalier moyen en TJM s'élève à 12'250 véhicules par jour sur la route de Corcelles et à 8'800 véhicules par jour sur la route d'Orbe. Le trafic entre Orbe et Chavornay a ainsi augmenté de manière sensible par rapport aux prévisions fondées sur les comptages effectués en 2008 qui tablaient sur un trafic en TJM de 8'700 uv à l'horizon 2011 sur la route de Corcelles et de 7'600 uv sur la route d'Orbe. Mais cette situation ne modifie pas les conclusions de l'étude de bruit. En effet, la proportion d'augmentation du trafic liée au projet de PESA sur la route de Corcelles (230 véhicules) s'élèverait à un peu moins de 2% (1.87%) par rapport à un trafic de 12'250 véhicules et à moins de 1.5% (1.37%) sur la route d'Orbes (120 véhicules). L'augmentation du niveau de bruit s'en trouve ainsi réduite par le fait d'un trafic en TJM plus important en 2010 que celui estimé par l'étude de circulation. Cette situation montre que l'art. 9 let. b OPB a pour effet d'induire une spirale ascendante du bruit routier liée à l'utilisation accrue de voies de communication. Plus le trafic est important sur un axe à assainir et plus l'augmentation admissible du trafic selon l'art. 9 let. b OPB est importante. Mais le tribunal ne peut que se limiter à constater que l'augmentation de trafic liée au projet contesté est conforme à cette disposition, même si le trafic sur la route de Corcelles est sensiblement plus important que celui pronostiqué par l'étude de circulation.

E. 2.2

p. 504; 127 I 54 consid. 2b p. 56). L'autorité de décision peut donc se livrer à une appréciation anticipée de la pertinence du fait à prouver et de l'utilité du moyen de preuve offert et, sur cette base, refuser de l'administrer. Ce refus ne viole le droit d'être entendu que si l'appréciation à laquelle elle a ainsi procédé est entachée d'arbitraire (ATF 131 I 153 consid. 3 p. 157 et les arrêts cités). b) Dans leur mémoire de recours, les recourants se plaignent du fait que les comptages pris en compte dans l'étude de circulation aient été réalisés en 2008 sur une période de 7 jours. Toutefois, le Service des routes a produit des comptages plus récents, de 2010, lors de l'audience du 31 octobre 2011. Le trafic en TJM sur la route de Corcelles en 2010 (12'250 véhicules) est effectivement plus important que celui pronostiqué dans le cadre de l'étude de circulation (8'700 véhicules), mais cette situation ne modifie pas les conséquences qui en résultent en ce qui concerne l'étude de bruit; au contraire, la part d'augmentation du trafic résultant du projet contesté est d'autant moins importante et satisfait d'autant plus aux exigences de l'art. 9 let. b OPB (voir consid. 2d). c) Les recourants ont aussi demandé au tribunal d'ordonner une nouvelle expertise, faisant état du trafic existant en 2011 et des projections à la lumière des objectifs de développement du Plan directeur cantonal et comprenant également les valeurs d'exposition au bruit selon l'OPB. Une telle expertise n'apparaît pas nécessaire, car selon les

explications données au consid. 3, le tribunal doit seulement vérifier si les conditions fixées par l'art. 9 let. b OPB sont respectées. d) Les recourants demandent aussi un relevé géologique du site afin de déterminer s'il peut être construit. Le tribunal s'est déjà prononcé sur cette question au consid. 8c en exposant les motifs pour lesquels une étude géologique n'est pas utile. e) Les recourants ont demandé la production du projet de révision du PPA Sous-Ville, mais la municipalité a exposé lors de l'audience que ce projet, qui prévoyait une extension des possibilités de construire, avait été abandonné. La production de ce projet de révision n'apparaît donc pas utile à l'issue du recours. f) Dans leur mémoire complémentaire du 10 octobre 2011, les recourants demandent un préavis de l'Office fédéral des transports en ce qui concerne l'utilisation des lignes ferroviaires par le projet contesté. Toutefois, l'organisation de l'audience a permis d'éclaircir cette question. Le quai de déchargement actuel de la société PESA sera en fait utilisé pour le transbordement des marchandises par le rail dans la halle de stockage automatique. Il est vrai par contre, que cette utilisation nécessite de dépôt d'une demande de permis de construire complémentaire portant sur la réalisation de l'ascenseur et d'un tunnel permettant de relier le quai de chargement au système de stockage automatique (voir les explications données au consid. 7e). g) Toujours dans leur mémoire complémentaire, les recourants estiment qu'il y aurait une lacune du dossier de l'enquête qui aurait trait à la gestion des eaux pluviales et de l'utilisation de l'eau pour le bâtiment. Ils relèvent que le dossier CAMAC ne traiterait pas de cette question et qu'il s'agirait donc d'une lacune. Mais les recourants n'indiquent pas quelle exigence réglementaire ne serait pas respectée. Il est normal que les installations de chauffage et donc celles de refroidissement aussi, utilisent de l'eau pour transporter et diffuser la chaleur (ou le froid) dans les locaux tempérés. Il n'en résulte pas qu'une autorisation cantonale serait nécessaire pour l'utilisation de l'eau à des buts de chauffage ou de refroidissement. Au demeurant, le dossier comporte le formulaire du calcul du besoin de chaleur pour le chauffage du projet (75 MJ/m²), qui respecte la valeur limite applicable (93 MJ/m²), ainsi que le bilan énergétique, les formulaires adéquats concernant la ventilation et la climatisation et le formulaire de l'autorisation pour fluide réfrigérant. h) Les recourants se réfèrent à la condition fixée par le Service des eaux, sols et assainissement, Division sols, carrières et déchets, Section sols (SOLS) concernant la protection des sols. Ils estiment que l'étude pédologique requise par la section sols devrait être entreprise avant la délivrance du permis de construire, compte tenu du fait que le site avait été inscrit au cadastre des sites pollués. En fait, les exigences de la section sols se rapportent aux conditions fixées par l'art. 7 de l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols du 1er juillet 1998 (Osol; RS.114.12). Cette disposition prévoit ce qui suit : « Art. 7 Manipulation des matériaux terreux 1 Quiconque manipule, excave ou décape un sol doit procéder de telle façon que le sol puisse être réutilisé en tant que tel. 2 Si des matériaux terreux sont utilisés pour reconstituer un sol (p. ex. en vue de la remise en état ou du remodelage d'un terrain), ils doivent être mis en place de telle manière que: a. la fertilité du sol en place et celle du sol reconstitué ne soient que provisoirement perturbées par des atteintes physiques; b. le sol en place ne subisse pas d'atteintes chimiques supplémentaires. » La Section sol avait observé que le rapport d'impact était lacunaire pour les aspects concernant la protection des sols, alors que le projet prévoyait d'importants décapages de terres végétales, ce qui nécessitait un relevé de la qualité du sol pour une réutilisation du site ou d'autres emplacements. La Section sols a admis la compatibilité du projet à la condition que différentes conditions et exigences soient assorties au permis de construire. La section demande qu'un concept détaillé de protection des sols soit soumis au SESA pour approbation avant le début des travaux et fixe

les exigences à respecter pour l'élaboration de ce concept, dont fait partie l'étude pédologique. Le permis de construire délivré par la municipalité (n°1832) précise que les conditions fixées dans la synthèse CAMAC n° 103'273 du 7 octobre 2010 et dans les annexes devront être respectées. Il est aussi précisé que les autorisations spéciales et les conditions particulières cantonales font partie intégrante du permis de construire. Ainsi, la société constructrice est tenue de respecter ces exigences et il n'apparaît pas indispensable que le concept soit élaboré avant l'octroi du permis de construire. Le tribunal a d'ailleurs précisé dans sa jurisprudence, qu'il est contraire au principe de proportionnalité d'exiger au stade de la procédure de demande de permis de construire l'établissement d'un rapport géologique et géotechnique complet (arrêts AC.2009.0043 du 30 décembre 2010 consid. 7c et AC.1995.0157 du 24 décembre 1997 consid. 1c), en tous les cas lorsque les problèmes géotechniques en présence ne sont pas de nature à remettre en cause la constructibilité de la parcelle. Il n'y a pas de raison de s'écarter de cette solution en l'espèce. i) Les recourants relèvent encore dans leur mémoire complémentaire qu'aucun plan de mobilité n'a été mis à l'enquête et que cet élément justifierait aussi l'admission du recours. L'élaboration d'un plan de mobilité fait partie des mesures préventives de limitation des émissions au sens des art. 11 al. 2 et 12 al. 1 let. c LPE (voir consid. 9d). Un tel plan est en principe élaboré selon un processus participatif avec les employés de l'entreprise concernée et en collaboration avec les autorités locales en fonction des caractéristiques de chaque entreprise et des différentes situations personnelles de leurs collaborateurs (lieu de domicile, besoin professionnel du véhicule etc.); il n'est pas aisé d'élaborer un tel plan avant l'octroi du permis de construire et il ne figure d'ailleurs pas dans la liste des pièces à fournir avec la demande de permis de construire mentionnée à l'art. 69 RATC. Il appartiendra à la municipalité de vérifier, lors de l'octroi du permis d'habiter, comment l'entreprise entend mettre en place le processus permettant l'établissement du plan de mobilité, en offrant également sa participation ou sa collaboration à l'établissement d'un tel document. j) Les recourants se réfèrent à une lettre adressée par la municipalité à la société constructrice le 4 mai 2010, dans laquelle elle précisait qu'une révision du PPA Sous Ville était en cours et qu'il était possible qu'elle doive refuser le permis de construire en application de l'art. 77 LATC. Les recourants estiment, dans leur mémoire complémentaire, que la situation n'aurait pas changé et qu'il se justifierait d'attendre la révision du plan avant d'autoriser le projet. Toutefois, lors de l'audience du 31 octobre 2011, la municipalité a précisé que la révision du PPA avait été abandonnée, de sorte que le grief des recourants semble être devenu sans objet (voir consid. 10e ci-dessus). k) Les recourants critiquent le fait que la municipalité ait signé une convention avec la société constructrice, au terme de laquelle cette dernière s'engage à utiliser un trajet prédéterminé, conformément au PPA Sous Ville en vigueur. En fait, le chiffre IV de la convention signée le 11 avril entre la municipalité et la société constructrice précise qu'après la réalisation d'un passage dénivelé ou d'un passage à niveau permettant le raccordement de la zone d'activité à la RC 293b, selon l'une des deux variantes prévues par le PPA Sous Ville, la société constructrice s'engage à ce que tous les véhicules lourds qui arrivent ou quittent le site d'exploitation empruntent ce nouvel accès plutôt que la rue de l'Industrie. Une telle convention n'est en rien critiquable. Elle montre au contraire la volonté de la municipalité de faire utiliser par les usagers du nouveau centre projeté le nouvel accès qui sera réalisé pour accéder à la RC 293b, faisant preuve d'une bonne anticipation de la situation future, afin de décharger la rue de l'industrie et son carrefour donnant sur cette route cantonale. l) Les recourants ont demandé la production de deux dossiers qui font actuellement l'objet d'une procédure de demande de permis de

construire dans la commune de Chavornay. Il s'agit d'une part d'un projet présenté par la société Pistor SA, qui consiste en l'agrandissement d'une halle de transbordement, le déplacement d'une station électrique de la Romande énergie et l'installation d'une citerne à azote liquide. Ce projet prévoit la réalisation de quatre quais de chargement supplémentaires en vue d'augmenter la logistique et le nombre de camions destinés à livrer ou prendre livraison de marchandises. Le recourant Paolo Trolio s'était opposé à ce projet, mais son opposition a été levée par la municipalité. Les recourants font d'autre part état d'un projet d'une unité de production de composants de haute technologie et de produits électroniques et microtechniques ainsi que d'un centre de codage comprenant 83 places de stationnement extérieures. Le recourant Paolo Trolio s'était aussi opposé à ce projet et la municipalité n'avait pas encore statué. Les recourants estiment ainsi que des projets d'envergure sont mis à l'enquête à proximité du projet contesté et ils estiment qu'il y aurait lieu de tenir compte de la situation dans sa globalité. Ils relèvent aussi que le projet ATR Eclépens-Grandson, qui a fait l'objet de la notice d'impact du bureau Prona de juillet 2011, va générer une charge de trafic supplémentaire correspondant à environ 72 tracteurs vers le site, transportant 120'000 tonnes de betteraves par an pendant 14 semaines à raison de 6 jours par semaine. Selon la notice, seul 30% des tracteurs accédant aux nouvelles installations de chargement empruntent le tronçon de la route de Corcelles (notice p. 24). Comme cela est déjà expliqué au consid. 3, la jurisprudence a précisé que l'autorité chargée d'appliquer l'art. 22 LPE dans une procédure d'autorisation de construire doit tenir compte non seulement du niveau des immissions de bruit au moment où elle statue, mais encore de l'évolution prévisible de ce niveau, notamment en cas d'assainissement de l'installation à l'origine des immissions (cf. art. 36 al. 2 OPB; ATF 129 II 238 consid.

E. 3

Le développement prévisible de Chavornay et son influence sur le trafic a) Les recourants se plaignent surtout du fait que les objectifs définis par le Plan directeur cantonal pour Chavornay pourraient entraîner une augmentation beaucoup plus grande du trafic et que les autorités devraient prendre en considération cette évolution et stopper tout développement jusqu'à la réalisation d'une route de contournement. b) Le Plan directeur cantonal recense la Commune de Chavornay comme un centre régional. Cette qualification s'inscrit dans le cadre d'un objectif de développement, qui tend à consolider le réseau de centres dans les régions. Il s'agit en fait d'éviter une concentration du développement sur un seul centre cantonal, où à l'inverse, une dispersion sur l'ensemble du territoire, en faisant participer les centres régionaux bien desservis par les transports publics au développement du canton (Ligne d'action B1 et mesure B11 du volet stratégique du plan directeur cantonal p.50). Le volet opérationnel du plan directeur précise que la Commune de Chavornay est effectivement recensée comme un centre régional à renforcer (Mesure B11 du volet opérationnel du Plan directeur cantonal p. 62). Pour le réseau de transport de marchandises, le Plan directeur cantonal tend à rationaliser les chaînes de transports de marchandises, depuis les liaisons internationales jusqu'à la distribution fine dans les centres, pour offrir des conditions plus concurrentielles et favorables à l'environnement, notamment par les plates-formes rail-route (Ligne d'action B2 et mesure B22 du volet stratégique du Plan directeur cantonal p.52 et 54). Les commentaires du volet opérationnel précisent que pour le transport de marchandises par le rail, l'axe Pied du Jura - Valais en constitue l'armature principale. En ce qui concerne Chavornay, il est précisé que la plate-forme rail - route TERCO (Terminal Combiné Chavornay) sera appelée à remplacer à terme, la plate forme existante de Renens qui, par sa localisation en pleine ville, n'offrirait pas de possibilités

d'extension pour s'adapter à la demande » (Mesure B22 du volet opérationnel du Plan directeur cantonal p. 72). Il est encore précisé que les secteurs stratégiques les plus favorables pour le développement de centres logistiques dans le canton sont la ligne du Pied du Jura, entre Onnens et Bussigny, le périmètre de la gare de Saint - Triphon dans le Chablais et la ligne de la Broye entre Moudon et Avanches. c) Il n'est pas contesté que le rôle attribué à Chavornay par le Plan directeur cantonal comme centre régional à renforcer, ainsi que celui concernant les transports de marchandises vont appeler un développement qui aura pour effet, à moyen ou à long terme, d'augmenter le trafic sur la route cantonale 293b, en particulier sur le tronçon formé par la route de Corcelles. L'annexe F du rapport final concernant l'assainissement du bruit routier sur la Commune de Chavornay comporte un rapport technique intitulé « Analyses et orientations - Trafic-déplacement » réalisé par le bureau Transitec pour le compte de l'Association de développement économique Orbe Chavornay (ADEOC). Ce rapport prévoit en variante 1, pour l'ensemble des projets touchant les zones industrielles d'Orbe et de Chavornay, une augmentation de la circulation sur la route de Corcelles de l'ordre de 90 % à l'horizon 2030 pour atteindre 18'800 uv, même avec la réalisation de la route de contournement. La route de Corcelles est donc appelée à jouer un rôle de plus en plus important dans le trafic de transit desservant les zones industrielles d'Orbe et de Chavornay et les recourants relèvent donc à juste titre que le développement prévu par le Plan directeur cantonal pour le centre régional de Chavornay, et tel qu'il est concrétisé par les plans d'affectation sur les zones industrielles d'Orbes et de Chavornay, entraînera une importante augmentation de trafic qui va probablement aussi augmenter le niveau de bruit le long de cet axe à moyen ou long terme dans le mesure où les pronostics du bureau Transitec se réalisent. Il convient d'examiner dans quelle mesure l'OPB permet de tenir compte de ce type de situation: l'art. 36 al. 2 OPB prévoit que l'autorité d'exécution détermine les immissions de bruit extérieur dues aux installations fixes en tenant compte des augmentations ou des diminutions des immissions de bruit auxquelles on peut s'attendre en raison de la construction, la modification ou l'assainissement d'installations fixes, notamment si les projets concernés sont déjà autorisés ou mis à l'enquête publique au moment de la détermination (let. a) ou de la construction, la modification ou la démolition d'autres ouvrages, si les projets sont déjà mis à l'enquête publique au moment de la détermination (let. b). Ainsi, dans le cadre d'une procédure d'autorisation de construire lorsque l'autorité détermine les immissions de bruit, elle doit tenir compte non seulement du niveau des immissions de bruit au moment où elle statue, mais encore de l'évolution prévisible de ce niveau, notamment en cas d'assainissement de l'installation à l'origine des immissions, pour autant que les projets d'assainissement soient déjà autorisés ou mis à l'enquête publique (cf. art. 36 al. 2 OPB; ATF 129 II 238 consid.

E. 3.00

m à la limite de propriété, prévue par l'art. 4.3 RPPA, tout comme il respecte la distance de 6.00 m avec les bâtiments existants. En revanche, la façade nord-est empiète sur une profondeur de l'ordre de 5.00 m la limite des constructions réservant le tracé d'une desserte ferroviaire. Il convient donc de déterminer si les conditions permettant l'octroi d'une dérogation sont remplies. Le règlement du PPA Sous Ville ne comporte pas de règles concernant l'octroi de dérogations, mais l'art. 1.3 RPPA précise que « pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent document, les dispositions du règlement général sur les constructions et l'aménagement du territoire de Chavornay sont applicables ». Le règlement général sur les constructions et l'aménagement du territoire, dans sa dernière version entrée en vigueur le 6 février 2010 (RCAT), comporte à l'art. 11.5 une disposition autorisant la

municipalité à accorder des dérogations. Cette disposition est formulée comme suit: « Dans les limites de la législation cantonale, la Municipalité est compétente pour accorder des dérogations au présent document pour autant que des motifs d'intérêt public ou des circonstances objectives le justifient. (...)» Le droit cantonal règlemente à l'art. 85 de la loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC, RSV 700) l'octroi de dérogations de la manière 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. (...) » L'art. 85 LATC avait, jusqu'à sa modification par la loi du 14 novembre 1995 (BGC novembre 1995, p. 2958; FAO 1995, p. 479), la teneur suivante: « Dans la mesure où le règlement communal le prévoit, la municipalité peut accorder des dérogations de minime importance lorsque la topographie, la forme des parcelles, les accès, l'intégration ou la conception des constructions imposent des solutions particulières et s'il n'en résulte pas d'inconvénients majeurs. Lorsque ces dérogations portent: a) sur les règles concernant la distance entre un bâtiment et la limite de propriété; b) sur les règles concernant la surface minimale des parcelles ou le coefficient d'occupation ou d'utilisation du sol, ces règles doivent dans la même zone, être respectées sur un ensemble formé par la parcelle en cause et une ou des parcelles voisines; ces dérogations doivent faire l'objet d'une mention au registre foncier sur les parcelles en cause; la réquisition de mention est accompagnée d'un plan coté. » L'ancien art. 85 al. 2 LATC avait fait l'objet de critiques par la doctrine, car si l'atteinte à la réglementation était entièrement corrigée, il n'y avait plus de dérogation, mais un transfert de coefficient d'une parcelle à l'autre comme celui prévu par l'art. 83 LATC (voir Raymond Didisheim, Modifications de limites et dérogations en droit vaudois de la construction: quelques réflexions à propos des articles 83 et 85 LATC, in RDAF 1991, 400ss, p. 417 et 418). L'alinéa 2 de l'ancien art. 85 LATC a donc été supprimé et la disposition a aussi été modifiée pour étendre en quelque sorte son champ d'application. L'exposé des motifs du Conseil d'Etat précisait qu'il s'agissait de "permettre aux municipalités de déroger à leurs prescriptions réglementaires, en dehors des cas de minime importance, même si elles ne disposent pas de prescription spécifique et précise pour chaque objet" (BGC novembre 1995, p. 2712). Par ailleurs, l'autorité qui statue sur une demande de dérogation doit respecter certains principes qui résultent de la jurisprudence: tout d'abord, elle n'est pas tenue d'accorder la dérogation et elle dispose d'un pouvoir d'appréciation; il n'existe pas un droit à l'obtention d'une dérogation (Ruch, Commentaire LAT, ad. art. 23 N° 17, voir aussi 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 elle sert avant tout à éviter des solutions trop rigoureuses en présence d'une situation spéciale (Ruch, op. cit., ad. art. 23 N° 11; ; ATF 107 Ia 212 ss; DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, ad art. 23 N° 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 (Ruch op.

cit. ad. art. 23 N° 9; voir arrêt AC.2000.0087 du 6 mars 2001 consid. 1b, voir aussi ATF 1C 196/2007 du 27 février 2008 consid. 5.3). c) Dans sa pratique, le tribunal a jugé qu'une dérogation de l'implantation du parking d'échange de l'ordre de 0.50 m à 1.50 m par rapport au périmètre d'implantation fixé par le plan d'affectation cantonal de Vennes (PAC Vennes) était admissible et conforme aux conditions requises par l'art. 85 LATC, s'agissant d'une dérogation de minime importance, qui était imposée par des motifs objectifs d'ordre technique visant à faire coïncider l'implantation du parking-relais avec le mur de soutènement du tunnel d'accès à l'atelier d'entretien du métro M2. Une telle dérogation ne portait pas atteinte à des intérêts publics ou privés dignes d'intérêt et n'avait pas d'influence sur les aspects liés à la protection de l'environnement. En outre, la limite des constructions fixée par le PAC Vennes correspondait aussi à l'alignement fédéral de la bretelle de sortie de l'autoroute A9. Or, le Département fédéral compétent avait donné un préavis favorable pour l'empiètement prévu à l'intérieur des alignements (AC.2007.0196 du 18 janvier 2008, consid. 2c). Le tribunal a aussi admis une dérogation concernant l'implantation d'un bâtiment d'exploitation viticole construit en extension d'un bâtiment existant, mais qui empiétait d'environ 5.00 m sur la distance de

E. 3.1

p. 114, 124 II 272 consid. 5c p. 285, 119 Ib 480 consid. 5a p. 483-484, 118 Ib 26 consid. 5d p. 33 et 117 Ib 430 consid. 5c). Mais le droit fédéral ne comprend pas d'instrument comparable en matière de protection contre le bruit. Alors même que les causes de pollution atmosphériques sont souvent communes à celles de l'augmentation du niveau de bruit en ce qui concerne l'augmentation du trafic automobile, il n'existe pas d'instrument dans le domaine de la protection contre le bruit permettant de coordonner dans un périmètre donné les mesures de limitation des émissions afin d'obtenir une réduction globale du niveau de bruit. Les mesures d'assainissement visées par l'art. 13 al. 1 et 2 OPB se rapportent essentiellement à l'installation fixe qui contribue de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immission. Le renvoi de l'art. 13 al. 3 OPB aux mesures du droit cantonal en matière de construction et d'aménagement du territoire ne concernent que les mesures prises sur le lieu des immissions de bruit, et qui permettraient de respecter les valeurs limites d'immission à l'échéance des délais d'assainissement (al. 3 let. b). Il s'agit donc uniquement de mesures qui concerneraient les bâtiments exposés au dépassement des valeurs limites d'immission. L'OPB, dans sa conception actuelle, empêche une réflexion globale sur l'assainissement du bruit routier et ne prévoit pas d'outils législatifs ou réglementaires qui, comme le plan des mesures OPair, permettrait d'adopter un faisceau de mesures coordonnées tendant à favoriser l'assainissement de secteurs où les valeurs limites pourraient encore être dépassées même après l'exécution des mesures d'assainissement définies par l'art. 13 OPB. Une révision de l'OPB serait nécessaire pour créer un outil impliquant une réflexion globale, comparable à celle du plan des mesures OPair. Au demeurant, le Plan directeur cantonal ainsi que le plan des mesures OPair prévoient déjà des mesures qui peuvent contribuer indirectement à un assainissement, notamment en ce qui concerne l'urbanisation et les mesures sur le stationnement, la mobilité douce et les transports publics.

E. 3.3

p. 244). Mais cette jurisprudence n'est pas applicable à l'art. 9 OPB en ce sens que seule l'augmentation du trafic liée au projet contesté doit être prise en compte. Enfin, le tribunal observe que les recourants ne semblent pas remettre en cause l'accès prévu par la route de

l'Industrie sur la RC 293b, avec raison. L'étude de circulation montre en effet, que la capacité actuelle du carrefour permet largement d'absorber le trafic supplémentaire résultant du projet contesté. De plus, la procédure a été coordonnée avec la procédure prévue par la loi sur les chemins de fer pour permettre la création d'un passage à niveau sécurisé sur la rue de l'Industrie. En effet, pour un trafic de 3000 véhicules par jour en TJM pour l'état 2011 sur la rue de l'Industrie, l'augmentation résultant du projet contesté s'élèverait à 353 véhicules par jour en TJM, , qui laisserait subsister capacité d'accueil suffisante du carrefour avec la RC 293b à l'heure de pointe, puisque la capacité utilisée avec le projet contesté s'élèverait à 65% (voir étude de circulation et de stationnement p. 10). L'accès est ainsi suffisant, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'examiner les questions relatives au futur projet d'accès en dénivelé ou de modification du tracé de la voie du chemin de fer Orbe-Chavornay. m) Les recourants demandent aussi la production d'un rapport Transitec du 16 septembre 2011 qui aurait pour objet d'examiner le trafic à Chavornay et de trouver des solutions pour limiter les nuisances à la traversée de Chavornay. Mais une telle étude, par son but, comprend essentiellement des éléments prospectifs et aléatoires qui ne sont pas déterminants pour statuer sur le recours. 11. Article 8 CEDH a) Les recourants invoquent aussi l'art. 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 (CEDH ; RS 0.101), disposition conventionnelle qui consacre le droit au respect de la vie privée et professionnelle. Ils relèvent que la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (Cour) aurait commencé à reconnaître un droit à un environnement sain déduit de l'art. 8 CEDH. Ils estiment que les questions environnementales mériteraient une réflexion globale de façon à assurer la protection de la vie privée et familiale des individus contre les nuisances qu'ils subissent. b) La Convention européenne des droits de l'homme et ses protocoles additionnels ne couvrent aucun aspect environnemental ni aucun intérêt à la préservation de l'environnement. Toutefois, il est vrai que la Cour a considéré que de mauvaises conditions environnementales pouvaient s'analyser comme une ingérence dans les droits et libertés individuelles garantis par la CEDH, notamment en ce qui concerne le droit à la protection de la vie de famille protégé par l'art. 8 CEDH. aa) Dans un arrêt Powell et Rayner c. Royaume Uni (requête no 9310/81) du 21 février 1990, les requérants, habitant à proximité de l'aéroport de Heathrow en Angleterre, estimaient excessifs les niveaux de bruit résultant de son exploitation et insuffisantes les mesures prises par le Gouvernement pour les réduire. La Cour est entrée en matière, mais elle a jugé que l'exploitation de grands aéroports internationaux à proximité de zones résidentielles à forte densité de population était nécessaire au bien-être économique des pays. L'aéroport de Heathrow, l'un des plus fréquentés du monde, occupant une position clef dans le commerce et les communications internationaux et dans l'économie du Royaume-Uni, son exploitation était justifiée même si l'on ne pouvait en éliminer entièrement les répercussions négatives sur l'environnement. La Cour est donc arrivée à la conclusion que l'art. 8 CEDH était respecté. bb) Dans une autre affaire Hatton c. Royaume Uni (requête no 36022/97) concernant le même aéroport.. Les requérants, habitant tous à proximité de l'aéroport de Heathrow estimaient qu'en raison d'une nouvelle politique gouvernementale instaurée en 1993 en matière de vols de nuit, le bruit autour de leurs habitations avait augmenté. Ils se plaignaient d'une dégradation de leur état de santé en raison des interruptions régulières de leur sommeil causées par les vols de nuit. Dans son arrêt du 8 juillet 2003, la Cour n'a pas été en mesure de trancher la question de savoir si le niveau de bruit nocturne avait bel et bien augmenté à la suite de l'introduction du plan de 1993; elle a jugé néanmoins qu'il existait un intérêt économique à

maintenir un plein service de nuit, que seul un nombre restreint de personnes pâtissait du bruit, que les prix de l'immobilier n'avaient pas baissé et que les requérants pouvaient déménager sans subir de perte financière. Elle a donc conclu à une non-violation de l'art. 8 CEDH. cc) Dans d'autres affaires ne concernant pas la protection contre le bruit, la Cour a admis une violation de l'art 8 CEDH ; il s'agit notamment de l'affaire Öneriyıldız c. Turquie (requête no 48939/99) jugée le 30 novembre 2004, qui concerne une explosion de méthane dans une décharge qui avait enseveli plus de dix maisons situées en aval et où la Cour avait admis une violation de l'art. 2 CEDH. Dans une affaire Lopez Ostra c. Espagne (requête no 16798/90), jugée le 9 décembre 1994, la requérante se plaignait d'une pollution émanant d'une usine de traitement de déchets de l'industrie du cuir, à savoir des émanations de gaz, des odeurs pestilentielles et des contaminations, qui portaient atteinte à la santé des habitants des environs, et une violation de l'art. 8 CEDH a été admise. Enfin, dans une affaire Tatar c. Roumanie (requête no 67021/01) la Cour a rendu le 27 janvier 2009 un arrêt qui précise les prolongements environnementaux des droits garantis par la CEDH. Une violation de l'art. 8 CEDH a été admise à la suite de l'accident qui a eu lieu le 30 janvier 2000, sur le site d'une exploitation de minerais d'or près de la ville de Baia Mare en Roumanie, où 100 000 m³ d'eau polluée par l'exploitation et contenant du cyanure s'étaient déversées dans la rivière située à proximité. La pollution s'était ensuite diffusée dans plusieurs rivières en traversant la Hongrie et la Serbie pour contaminer le Danube. Dans cette dernière affaire, la Cour a jugé qu'en présence d'un risque sérieux et substantiel pour la santé et pour le bien-être des requérants, l'Etat se devait d'agir pour assurer la jouissance à ses derniers d'un environnement sain et protégé. Si la Cour reconnaît pour ce faire à l'Etat une grande marge d'appréciation, elle souligne que, malgré le danger prévisible, les autorités roumaines ont failli à leur obligation d'évaluer au préalable d'une manière satisfaisante les risques éventuels de l'activité en question et de prendre des mesures adéquates capables de protéger les droits des intéressés au respect de leur vie privée et de leur domicile et, plus généralement, à la jouissance d'un environnement sain et protégé. La Cour a donc condamné la Roumanie pour non-respect des obligations positives découlant de l'art. 8 CEDH. c) La situation en Suisse est toutefois différente de celles des pays où se sont déroulés les faits résumés dans les cas recensés par le tribunal. La Suisse dispose d'un outil législatif spécifique et détaillé en matière de protection de l'environnement et prévoit pour les recourants une procédure d'assainissement du bruit routier qui permet de contester les décisions d'allègement qui pourraient être accordées par l'autorité. La protection accordée par le droit matériel aux recourants avec les garanties de procédure qui lui sont associées permettent de garantir au moins le respect des valeurs d'alarme par la réalisation d'isolations phoniques dans les bâtiments les plus exposés. Au demeurant, la seule réalisation du projet contesté n'entraîne pas la perception d'immissions de bruit plus importante que celle du niveau de bruit existant par le respect de l'art. 9 let. b OPB. Le tribunal considère que l'art. 8 CEDH est largement respecté et que la situation en Suisse en matière de protection contre le bruit va très largement au-delà de ce qui a été jugé comme admissible dans les affaires Powell et Rayner c. Royaume Uni (requête no 9310/81) et Hatton c. Royaume Uni (requête no 36022/97). 12. Conclusion Il résulte des explications qui précèdent que le recours doit être partiellement admis, et la décision attaquée réformée en ce sens qu'une condition supplémentaire doit être apportée au permis de construire ayant trait à la réalisation du passage nécessaire pour relier le bâtiment projeté au quai de déchargement desservi par le raccordement ferroviaire. La décision attaquée doit aussi être réformée en ce sens que la dimension du parking doit être réduite à 111 places, soit 94

places pour le personnel et 17 places pour les visiteurs. Elle doit aussi être complétée par l'adjonction de la conditions relative à l'établissement d'un plan de mobilité. La décision doit être confirmée pour le surplus. Comme plusieurs des arguments des recourants sont rejetés il y a lieu de mettre un émolument de justice à leur charge, émolument réduit pour tenir compte du fait que le recours est partiellement (art. 49 LAP-VD). En outre, la Municipalité de Chavornay, tout comme la société constructrice, obtiennent partiellement gain de cause avec l'aide d'un mandataire professionnellement qualifié et ont droit à des dépens réduits. Les recourants obtiennent aussi partiellement gain de cause avec l'aide d'un conseil et ils ont aussi droit à des dépens réduits. Il se justifie donc de compenser les dépens.

E. 4

L'assainissement de la route de Corcelles a) Cette situation ne signifie pas que les recourants doivent être exposés à des immissions excessives. L'art. 16 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE; RS 814.01) prévoit que les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la présente loi et aux dispositions d'autres lois fédérales qui s'appliquent à la protection de l'environnement seront assainies (al. 1); le Conseil fédéral étant chargé d'édicter des prescriptions sur les installations, l'ampleur des mesures à prendre, les délais et la manière de procéder (al. 2). L'art. 13 al. 1 et 2 OPB, prévoit à cet effet que les installations qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immission seront assainies dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (al. 2 let. a), et de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées (al. 2 let. b). Le délai imparti aux autorités d'exécution pour assainir les routes a été prolongé jusqu'au 31 mars 2018 au plus tard (cf. art. 17 al. 4 let. b OPB). La route de Corcelles est une installation dont l'exploitation entraîne un dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit routier et elle est donc soumise à une obligation d'assainissement. (voir consid. 2c/bb). Une étude d'assainissement a d'ailleurs été engagée par la Commune de Chavornay conjointement avec le Service des routes, qui a transmis au Tribunal le rapport final de l'assainissement du bruit routier de mars 2011 (ci-après: rapport final ou étude). b) L'étude a notamment pour but d'identifier les bâtiments sur lesquels les valeurs limites d'immission sont dépassées et pour lesquels un assainissement doit être envisagé. Les mesures d'assainissement proposées sont évaluées selon le critère du caractère économiquement supportable et celui de la proportionnalité. L'étude a aussi pour but d'estimer l'efficacité à long terme des mesures retenues et en établir le coût estimatif. Pour les charges de trafic prises en considération, le rapport final se fonde sur une étude du bureau Transitec de février 2009, intitulée: « Analyse et orientation Trafic - déplacement » (étude Transitec). Il ressort de l'étude Transitec, que la génération totale de trafic du pôle Orbe Chavornay à long terme s'élèverait à 25'800 uv par jour (dont 18'800 pour le pôle d'Orbe et 7000 pour le pôle de Chavornay). Parmi les différents objectifs et contraintes mentionnés, il est précisé pour la traversée de Chavornay : « (...) - la maîtrise du trafic poids lourds sur la route de Corcelles en lien avec la jonction de Chavornay ; - le respect des normes environnementales (bruit et pollution de l'air) - le respect des limitations de vitesse ; (...)» L'étude Transitec analyse trois différentes variantes pour répondre à ces objectifs compte tenu du développement prévisible à long terme: a) La première variante prend en compte la réalisation de la route de contournement avec la mise en place de mesures de modération du trafic sur la route de Corcelles: Selon cette variante, le trafic sur la route de Corcelles resterait élevé (18'800 uv) car les effets de la route de contournement pourraient être limités

en raison de sa faible attractivité (distance et temps du trajet). b) La seconde variante analyse les effets de la création d'une nouvelle jonction sur l'A1 ou une nouvelle demi-jonction sur l'A9 entre Orbe et Chavornay. Avec la demi-jonction sur l'A9, le trafic lié au pôle industriel d'Orbe serait fortement orienté sur l'A9, mais le trafic sur la route de Corcelles s'élèverait tout de même à 15'100 uv. En revanche, le déplacement de la jonction actuelle de Chavornay plus au nord réduirait le trafic sur la route de Corcelles à 4'400. c) Enfin, la troisième variante consistant à construire un tunnel sous la route de Corcelles réduirait le trafic sur cette voie à 6'300 uv. Le rapport final concernant l'assainissement retient pour la route de Corcelles une charge de trafic de 21'900 véhicules par jour en TJM. Par ailleurs, les auteurs de l'étude ont procédé à des mesures de bruit, desquelles il ressort que les valeurs limites d'immission sont dépassées le long de la route de Corcelles avec le trafic actuel, notamment pour les bâtiments de la route de Corcelles n os 2, 3, 6, 11 et 16, les valeurs d'alarme étant dépassées pour les bâtiments situés sur la route de Corcelles n os 2 et 3. Les mesures d'assainissement proposées par l'étude consistent en la pose d'un revêtement à faible indice de bruit qui pourrait abaisser le niveau de bruit de l'ordre de 1 dB(A). Il est également proposé de réaliser des mesures de modération de la vitesse de circulation qui pourraient abaisser le bruit de 1 à 0 dB(A). Le rapport final prévoit en outre la création d'ouvrages antibruit dans le secteur de la gare et dans celui de la route de Corcelles. Les niveaux de bruit après assainissement dépasseraient encore les valeurs limites d'immission pour les bâtiments de la route de Corcelles n° 2, 3, 4, 6, 11 et 16. D'autres bâtiments situés à la rue de la Gare (n os 1, 2, 4, 5 et 7), ainsi qu'à chemin du Pré Fleuri (n° 4), au chemin du Suchet (n os 12, 14, 16 et 18), à la rue Verneret (n° 29), au chemin de Chaudremo (n° 4), à la route d'Yverdon (n° 2a) au chemin des Fleurettes (n os 1, et 2), ainsi qu'au chemin de l'Epignau (n os 1 et 3) seraient soumis à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites d'immission après assainissement à l'horizon 2030. Pour l'ensemble de ces bâtiments, des décisions d'allègement sont requises. Enfin, les valeurs d'alarme resteraient dépassées pour quatre bâtiments pour lesquels des mesures d'isolation acoustique sont prévues. c) Les recourants estiment que cette situation ne serait pas admissible et qu'il n'y aurait pas d'autres solutions que d'interdire les projets de constructions industrielles dans la région de Chavornay jusqu'à ce que l'autorité accepte d'adopter une planification globale permettant de respecter les valeurs de planification. Le droit fédéral réglemente de manière différente les situations nécessitant un assainissement dans le domaine de la protection de l'air, où la pollution a un effet global et dans la lutte contre le bruit, où les effets sont localisés. Dans le domaine de la protection de l'air, la LPE prévoit un instrument de coordination permettant d'agir à différents niveaux, notamment sur les plans d'affectation, pour réduire les immissions de polluants atmosphériques (art. 44 LPE; voir aussi ATF 131 II 103 consid.

E. 5

Les allègements a) L'art. 17 LPE prévoit que les autorités accordent des allègements lorsque l'assainissement au sens de l'art. 16 al. 2 LPE ne répond pas au principe de la proportionnalité (al. 1); néanmoins, les valeurs limites d'immission s'appliquant aux pollutions atmosphériques et aux vibrations ainsi que la valeur d'alarme des immissions causées par le bruit ne peuvent être dépassées (al. 2). L'art. 14 OPB réglemente de manière plus détaillée l'octroi d'un allègement dans le domaine de la protection contre le bruit. Cette disposition prévoit ce qui suit: Art. 14 Allègements en cas d'assainissement 1 L'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où: a. l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés; b. des intérêts

prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale s'opposent à l'assainissement. 2 Les valeurs d'alarme ne doivent toutefois pas être dépassées par des installations privées, non concessionnaires. L'acte par lequel l'autorité accorde un allègement présente les caractéristiques d'une décision au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative du 20 décembre 1968 (PA; RS 172.0221). Cette disposition prévoit que les mesures prises par les autorités dans des cas d'espèce, fondées sur le droit public fédéral et ayant pour objet: de créer, de modifier ou d'annuler des droits ou des obligations, sont considérées comme des décisions. Il s'agit aussi d'une décision répondant à la définition de l'art. 3 de la loi sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LPA-VD, RSV 173.36). L'octroi d'un allègement modifie la situation juridique du propriétaire riverain qui ne pourrait alors prétendre au respect des valeurs limites d'immission. Les critères pour fixer les valeurs limites d'exposition au bruit prévus à l'art. 15 LPE se réfèrent à la notion de gêne sensible de la population dans son bien-être. L'allègement a donc des conséquences directes sur le bien être des habitants de l'immeuble concerné. En outre, si les valeurs d'alarme sont encore dépassées en raison des allègements accordés, l'art. 15 OPB prévoit que l'autorité d'exécution oblige les propriétaires des bâtiments existants exposés au bruit à insonoriser les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (al.1). Enfin, il est vraisemblable que la décision d'allègement ait des conséquences sur la valeur du bien-fonds concerné. Ainsi, le propriétaire du bâtiment qui fait l'objet d'un allègement dans le cadre de la procédure d'assainissement est directement touché dans ses droits par une telle décision et la qualité de partie doit lui être reconnue (art. 13 LPA-VD et 6 PA). La procédure d'assainissement qui comporte l'octroi d'allègements doit être organisée de manière à permettre aux propriétaires concernés d'exercer leur droit d'être entendus tel qu'il est réglementé par les art. 33 à 36 LPA-VD. Dans cette procédure, le propriétaire peut notamment contester les mesures d'assainissement prévues en demandant que d'autres mesures plus efficaces soient prises. Ainsi, les droits des recourants sont réservés dans la procédure d'assainissement.

E. 6

Protection de l'air a) Les recourants invoquent aussi les exigences à remplir en matière de protection de l'air (page 20 du recours). b) La question de la protection de l'air a fait l'objet d'une étude particulière dans le rapport d'impact. L'auteur a effectué un pronostic sur la base d'un modèle de calcul pour évaluer les émissions des principaux polluants atmosphériques provoquées par le trafic, à savoir le dioxyde d'azote (NO₂), les particules fines (PM

E. 10

) et le gaz carbonique (CO₂). Il ressort de cette étude que l'augmentation des émissions de NO₂ s'élève à 0.51 t/an, soit une proportion de 15% des émissions existantes évaluées à 3.48 t/an. En ce qui concerne les particules fines, l'augmentation des émissions s'élève à

E. 10.00

m à respecter entre le bâtiment et la limite de propriété ou le domaine public lorsqu'il n'y a pas de plans d'alignements. L'absence de plans d'alignement le long de la voie publique rendait obligatoire la règle communale fixant la distance de 10 m au domaine public. Mais d'un autre côté, le projet contesté respectait les distances prévues par l'art. 36 al. 1 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou; RSV 725.01); or les distances légales prévues

par cette disposition avaient des buts comparables à ceux des plans fixant les limites des constructions. En réservant les plans d'alignement, la règle communale poursuivait donc au moins les mêmes objectifs particuliers de sécurité du trafic que ceux des distances légales de la loi sur les routes, de sorte que la dérogation à la distance à la limite de propriété permet de respecter les buts recherchés par la loi (arrêt AC.2009.0094 du 19 mai 2010 consid. 5b/bb). d) En l'espèce, la dérogation requise n'est pas de minime importance car elle comporte un empiètement de 5.00 m sur la limite des constructions sur toute la longueur du bâtiment projeté. Toutefois, la condition concernant les dérogations de minime importance a précisément été supprimée par le législateur en 1995 pour permettre aux municipalités d'accorder des dérogations en dehors des seuls cas de minime importance. Il reste donc à examiner si les conditions matérielles de la dérogation résultant des art. 85 al. 1 LATC et 11.5 RCAT sont remplies, à savoir si un intérêt public ou des circonstances objectives justifient l'octroi de la dérogation et si l'octroi de la dérogation ne porte pas atteinte à un autre intérêt public ou à des intérêts prépondérants de tiers. aa) Le bâtiment est destiné à abriter les activités de la douane suisse; en particulier, depuis août 2006, le site douanier de Chavornay s'est renforcé sous la dénomination de l'Inspectorat de Chavornay Vallorbe et regroupe les bureaux de douane de Chavornay, de Vallorbe, des Verrières et du Locle. Les activités de contrôle et de dédouanement répondent à un intérêt public important, mais elles ne justifient pas en elles-mêmes l'octroi de la dérogation à la limite des constructions, puisque ces activités pourraient se dérouler de manière convenable et appropriée dans un bâtiment qui respecterait cette limite. bb) Il résulte des explications données lors de l'inspection locale que la plus grande partie de l'entrepôt automatique à hauts rayonnages serait destinée au dépôt de produits Nespresso, qui sont acheminés essentiellement par le rail, notamment pour la liaison entre les usines d'Orbe et d'Avenches. Le nouveau centre logistique projeté n'a pas été conçu avec un quai de déchargement par le rail pour le motif que PESA dispose déjà dans ses installations existantes d'un quai de déchargement. En revanche, le projet contesté, tel qu'il a été mis à l'enquête publique, ne prévoit pas une voie permettant d'acheminer dans le dépôt automatisé à hauts rayonnages les marchandises livrées par le rail. La société constructrice a produit un rapport du bureau « A.L.Engineering AG Automation & Logistics » du 21 novembre 2011, qui précise que la conception du convoyeur depuis le quai de déchargement répondait à plusieurs exigences d'ordre technique, à savoir: · la proximité immédiate du convoyeur avec le lieu de chargement et de déchargement du wagon (pour diminuer le risque d'accident et assurer un chargement et un déchargement plus rapide), · permettre de transporter une grande quantité de marchandises par le rail (ce qui nécessite un convoyeur linéaire qui assure de manière efficace la liaison entre la voie ferrée et le dépôt à hauts rayonnages automatiques), · pour des motifs de sécurité, un tracé linéaire du couloir souterrain du convoyeur est fortement recommandé (le couloir est aussi utilisé par les techniciens pour l'entretien), · en cas de changement de direction du convoyeur par un tracé comprenant des virages, les risques en matière de sécurité sont accrus et les pannes plus fréquentes (un nombre croissant de pannes nécessitant l'intervention du personnel de service entraînerait une augmentation proportionnelle du risque d'accidents lié aux interventions du personnel d'entretien). En l'espèce, les explications données par la constructrice concernant la conception et l'emplacement du convoyeur sont plausibles. Même si les fabricants n'excluent pas la conception de convoyeurs à courbes (<http://www.neolution-sas.com/convoyeurs-courbes-motorises-i8.html>), il est raisonnable de considérer que ce type d'installations dans un tunnel courbe serait une source de dangers

accrus, non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi pour le personnel d'entretien et entraînerait vraisemblablement des complications et une perte de capacité pouvant pénaliser l'utilisation du rail pour le transport de marchandises. Par ailleurs, le déplacement ou le ripage du tunnel rectiligne pour le convoyeur en direction du sud ne serait pas possible en raison de la présence des fondations de la halle de stockage existante. Selon le dossier de plans joint au rapport « A.L.Engineering AG Automation & Logistics », un ascenseur est prévu sur le quai de déchargement existant donnant accès à un couloir souterrain rectiligne d'environ 14.00 m de long et de 4.00 m de large qui rejoint à l'extrémité de l'angle est du bâtiment projeté le dépôt automatisé de hauts rayonnages, qui est précisément grevée par la limite des constructions. On peut donc considérer qu'il existe des motifs objectifs relevant de la technique du mode de transport automatisé par convoyeur, qui imposent un empiètement sur la limite des constructions. L'octroi de la dérogation répond ainsi à un intérêt public visant à favoriser le transport des marchandises par le rail. cc) L'octroi de dérogations ne doit en outre pas porter atteinte à un autre intérêt public ou à des intérêts prépondérants de tiers. En ce qui concerne l'intérêt public, le rapport de présentation concernant la révision du PPA Sous Ville de 2004 précise ce qui suit en ce qui concerne les limites de constructions: « Les limites de constructions bordant les tracés projetés des voies de circulation (véhicules) et des voies ferrées ont été radiées. Cette mesure permet d'adapter légèrement, en fonction des projets concrets, le tracé des voies routières et ferrées pour autant que le principe général de circulation ne soit pas remis en cause. La municipalité est compétente pour faire respecter ce principe. En revanche, les limites de construction situées le long de la RC 293 et de la rue de l'Industrie sont maintenues. Le règlement rappelle que le long des voies publiques, et qu'à défaut du plan fixant les limites des constructions, les dispositions des articles 36 et 37 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 sont applicables. » Si le maintien de la limite des constructions le long de la rue de l'Industrie peut s'expliquer pour préserver les possibilités d'agrandissement de cette voie ou pour des motifs tenant à la sécurité routière (visibilité etc.), le maintien de la limite des construction prévue le long de la RC 293b n'est plus en rapport avec les exigences ou les impératifs posés par le trafic automobile sur cette voie. En effet, la distance depuis l'axe de la route cantonale et la limite des constructions varie entre 27 et 35 mètres sur la parcelle de la société constructrice, distance qui est disproportionnée par rapport à la distance légale prévue pour la RC 293b. Le nouveau règlement sur la classification des routes cantonales du 12 mai 2012 (RSV 725.01.2) prévoit dans son annexe que la RC 293b est une route principale de 2e classe depuis la jonction A 1 de Chavornay à RC 276b Orbe. Pour ce type de route, l'art. 36 al. 1 LR prévoit une distance de 13 mètres hors des localités et 10 mètres à l'intérieur des localités. Ainsi, les distances de 27 à 35 mètres que réserve la limite des constructions est très largement supérieure à celle prévue par l'art. 36 LR.. En outre, le tribunal constate que la limite des constructions a été définie pour tenir compte de la voie ferrée reliant Orbe à Chavornay, et qui longe la RC 293b, et de la possibilité de création d'un raccordement ferroviaire pour la parcelle de la constructrice. La voie ferrée actuelle est d'ailleurs construite sur la parcelle 138, propriété de la société Travys et fait partie du domaine ferroviaire régis par la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF; RS 742.101), qui fixe sa propre procédure en vue de la création d'alignements (art. 18q à 18s LCdF), tout en réservant les alignements de droit cantonal qui auraient des effets juridiques plus étendus (art. 18t LCdF). Mais surtout, la législation fédérale sur les transports réserve les droits de l'entreprise ferroviaire en cas de travaux pouvant affecter des immeubles lui appartenant ou risquant de compromettre la

sécurité de l'exploitation par la procédure prévue par l'art. 18 m LCdF. Selon l'alinéa 1 de cette disposition, de tels travaux ne peuvent être autorisés qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire, l'autorité cantonale devant toutefois consulter l'Office fédéral des transports avant d'autoriser l'installation dans trois hypothèses: a) à la demande des parties si aucun accord n'est trouvé; b) lorsque l'installation peut empêcher une extension ultérieure de l'installation ferroviaire; c) lorsque le terrain à bâtir est compris dans une zone réservée ou touchée par un alignement déterminé par la législation ferroviaire. La procédure de l'art. 18m LCdF permet ainsi une plus grande souplesse et assure les conditions permettant de préserver les intérêts publics liés à l'exploitation de l'installation ferroviaire. En l'espèce, la société Trevys SA (ci-après : Trevys) et la société constructrice ont fait usage de la procédure prévue par l'art. 18m LCdF. Trevys a subordonné son accord avec les travaux envisagés à la condition de la signature d'une convention passée entre PESA et Trevys. Par cette convention, Trevys a donné son accord aux travaux projetés à la condition notamment que PESA prenne les mesures de précautions utiles et nécessaires pour ne pas entraver l'exploitation de la ligne Orbe-Chavornay; elle a en outre réservé ses droits en cas de dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation du bâtiment contesté. On peut ainsi déduire de cette convention que l'intérêt public lié à l'exploitation ferroviaire ne s'oppose pas à l'octroi de la dérogation. La procédure prévue par l'art. 18m LCdF permet en outre de s'assurer que le projet n'est pas de nature à empêcher une extension ultérieure de l'installation ferroviaire. dd) Par ailleurs, Trevys a précisé que le dédoublement de la voie, tel qu'il est dessiné par le PPA Sous Ville, n'est qu'un projet de raccordement industriel privé dont le tracé est destiné uniquement à desservir les parcelles 1650 et 1651 de la société constructrice, qui dispose déjà d'un raccordement ferroviaire suffisant. ee) Il convient encore d'examiner si l'octroi de la dérogation porte atteinte à des intérêts prépondérants de tiers. A cet égard, le tribunal constate que l'empiètement sur la limite des constructions d'une profondeur de 5.00 m environ et sur une longueur de l'ordre de 114 m représente une surface bâtie de 570 m². Mais la dérogation ne permet pas en elle-même une augmentation de la surface bâtie. Selon l'art. 3 RPPA, la capacité constructive des parcelles est limitée par un coefficient masse (CMA) de 5.0. qui se calcule conformément à l'art. 4.3 al. 3 RCAT, c'est-à-dire en prenant en considération seulement les volumes hors sol. Ainsi la parcelle 1650, d'une superficie de 72'491 m², permettrait d'accueillir des bâtiments d'un volume hors sol de 362'465 m³ (72'491 x 5) alors que le volume de l'ensemble des constructions existantes s'élève à 210'594 m³ SIA. Le projet contesté, dont le volume hors sol peut être estimé à 62'000 m³, n'épuise pas la capacité constructive disponible de la parcelle, de l'ordre de 150'000 m³. La constructrice pouvait étudier un projet de bâtiment plus important sur la parcelle en cause sans empiéter sur la limite des constructions. La dérogation n'entraîne donc pas une augmentation de la capacité constructive du bien fonds; elle est destinée essentiellement à faciliter le transport de marchandises par le rail, en assurant une liaison techniquement rationnelle entre le quai de chargement existant et le nouveau centre projeté. e) En définitive, le tribunal constate que la dérogation peut se justifier en raison des caractéristiques tout à fait particulières du projet, soit les nécessités techniques liées à l'aménagement d'un convoyeur entre le quai de déchargement existant et le dépôt projeté permettant d'assurer son raccordement ferroviaire. En outre, la dérogation ne porte pas atteinte à des intérêts publics car les intérêts de la compagnie de chemin de fer concernée ont été pris en compte dans le cadre d'une convention signée en conformité aux dispositions de la législation fédérale sur les chemins de fer. Par ailleurs, dans la mesure où la limite des constructions a pour but de réserver un éventuel raccordement ferroviaire privé

pour les seules parcelles de la société constructrice, elle n'a plus d'utilité, car le dépôt projeté dispose déjà d'un raccordement ferroviaire existant. Enfin, toutes les autres limites des constructions destinées à réserver d'éventuels raccordements ferroviaires privés ont été radiées lors de la révision du PPA Sous Ville de 2004, vraisemblablement pour le motif que la distance que ces limites imposent entre les bâtiments et le raccordement ferroviaire projetés empêcheraient la création d'un quai de déchargement. Toutefois, l'entrée en force du permis de construire doit être subordonnée à l'octroi d'un permis complémentaire pour la réalisation du raccordement du bâtiment projeté au quai de déchargement des marchandises transportées par rail par l'ascenseur et le convoyeur, puisque c'est ce raccordement qui permet l'octroi de la dérogation.

8. Sites pollués

Les recourants relèvent que la parcelle en cause est inscrite dans le cadastre des sites pollués et ils critiquent le fait que l'autorité cantonale se limite à prétendre qu'une investigation préalable ne serait pas requise, sans motiver sa position.

a) Le principe de l'obligation d'assainir les décharges est prévu par l'art. 32c de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE ; RS 814.01) ; cette disposition a été introduite le 20 juin 1997 et elle est entrée en vigueur le 1er novembre 1997. Elle charge les cantons d'établir un cadastre accessible au public des décharges contrôlées et des autres sites pollués et délègue au Conseil fédéral la compétence d'arrêter les prescriptions sur la nécessité de l'assainissement ainsi que sur les objectifs et sur l'urgence. L'ordonnance sur l'assainissement des sites pollués du 26 août 1998 (ci après : OSites ou ordonnance sur les sites contaminés; RS 814.680) a pour but de garantir que les sites pollués soient assainis s'ils causent des atteintes nuisibles à l'environnement ou s'il existe un danger concret que de telles atteintes apparaissent (art. 1 al. 1 OSites). Selon l'art. 2 OSites, un site pollué est un emplacement d'étendue limitée, pollué par des déchets. L'art. 2 al. 1 OSites distingue trois types de sites pollués : les sites de stockage définitif (let. a), les aires d'exploitation (let. b) et les lieux d'accident (let. c). Une décharge est un site de stockage définitif au sens de l'art. 2 al. 1 let. a OSites. Les sites pollués qui engendrent des atteintes nuisibles ou incommodantes ou sont susceptibles de créer de telles atteintes nécessitent un assainissement (art. 2 al. 2 OSites). Ces sites sont dits contaminés (art. 2 al. 3 OSites). L'ordonnance sur les sites contaminés prévoit une procédure par étapes pour l'établissement du cadastre des sites pollués et l'assainissement des sites contaminés. Dans un premier temps, l'autorité recense les sites pollués et établit un cadastre comprenant toutes les données utiles pour la suite de la procédure (art. 5 OSites). Sur la base des priorités qui en résultent, elle demande une investigation préalable comprenant généralement une investigation historique et technique permettant d'apprécier les besoins de surveillance et d'assainissement (art. 7 OSites). L'art. 9 al. 2 OSites précise les situations qui imposent l'assainissement ou la surveillance d'un site pollué lorsque la protection des eaux souterraines est en cause ; il s'agit notamment des cas suivants : "a. si, dans les captages d'eaux souterraines destinés à l'usage public, on constate la présence de substances provenant du site et susceptible de polluer les eaux ; b. si, dans les eaux souterraines situées dans le secteur A de protection des eaux, la concentration des substances s'écoulant du site dépasse, en aval à proximité du site, la moitié de la valeur de concentration mentionnée dans l'annexe 1 ;..." Si l'assainissement est nécessaire, l'autorité doit demander qu'une investigation de détail soit effectuée dans un délai approprié et que le site soit surveillé jusqu'à la fin de l'assainissement (art. 13 al. 2 OSites). Selon l'art. 14 OSites, l'investigation de détail a pour but d'apprécier les buts et l'urgence de l'assainissement. Elle porte sur les éléments suivants : "(...) a. type, emplacement, quantité et concentration des substances dangereuses pour l'environnement présentes sur le

site pollué ; b. type, des atteintes à l'environnement effectives et possibles, charge et évolution de ces atteintes dans le temps ; c. emplacement et importance des domaines environnementaux menacés. » b) Il ressort de la formulation même de l'art. 7 OSites, que l'investigation préalable ne s'impose pas à tous les sites pollués recensés dans le cadastre: « Sur la base de la liste de priorités, l'autorité demande qu'une investigation préalable des sites nécessitant une investigation soit effectuée dans un délai approprié »; cette formulation s'explique par les dispositions régissant l'établissement du cadastre des sites pollués. L'art. 5 al. 3 OSites apporte en effet la précision suivante: « Sur la base des indications figurant dans le cadastre, en particulier de celles qui concernent les types de déchets déposés sur le site et leur quantité, l'autorité classe les sites pollués en deux catégories: a. les sites pour lesquels on ne s'attend à aucune atteinte nuisible ou incommode, et b. les sites pour lesquels il faut procéder à une investigation afin de déterminer s'ils nécessitent une surveillance ou un assainissement. » c) L'inscription d'une parcelle au cadastre des sites pollués ne signifie pas automatiquement qu'une investigation préalable soit nécessaire. En outre, contrairement à ce que prétendent les recourants, la décision du Service des eaux, sol et assainissement, qui ne demande pas d'investigation préalable est motivée. En effet, l'autorité cantonale a expliqué que les caractéristiques du site (géologie, hydrogéologie, importance des biens à protéger) sont telles qu'il ne menace potentiellement aucun domaine de l'environnement, de sorte que l'investigation préalable n'est pas requise. L'autorité cantonale fixe toutefois des conditions à l'octroi de son autorisation: d'une part, la constructrice doit veiller lors des travaux d'excavation au respect des filières de traitement et d'élimination des déchets générés, qui doivent être triés sur place; d'autre part si des matériaux pollués sont découverts pendant les travaux, le service doit en être averti, étant précisé que les frais d'évacuation et d'analyse sont à la charge du maître de l'ouvrage en cas de dépôt de déchets dans des sites non appropriés. Ces mesures paraissent propres à écarter tout danger sans qu'il soit nécessaire d'établir un relevé géologique du site et les recourants n'indiquent pas en quoi de telles mesures seraient insuffisantes. L'organisation des travaux de terrassement devra d'ailleurs respecter la Directive cantonale sur le contrôle de la qualité des matériaux de comblement (DMP 862 de juillet 2007) qui fixe les procédures de tri et de contrôle des matériaux sur le chantier.

9. Places de stationnements Les recourants critiquent le fait que le nombre de places de parc serait trop important et que le parking projeté ferait abstraction des directives du Service de la mobilité. a) L'art. 8 RPPA traite des places de stationnement pour véhicules en précisant qu'elles doivent être aménagées conformément aux dispositions de la réglementation générale. L'art. 9.2 RCAT régit la question des places de stationnement de la manière suivante: « Tout propriétaire est tenu de mettre à disposition des usagers de son bien-fonds des places de stationnement pour véhicules. Le nombre de cases nécessaires est calculé selon la norme VSS 640.281 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports. La moitié des places nécessaires pour les réalisations privées doivent être aménagées à l'intérieur d'un bâtiment ou sous abris. Sauf convention contraire, les places de stationnement nécessaires doivent être implantées en arrière de la limite des constructions fixées le long du domaine public. La Municipalité peut renoncer aux exigences ci-dessus ou les modifier lorsque l'aménagement de garages ou de places de stationnement nécessaires porte atteinte à la qualité d'un bâtiment ou au caractère d'une rue ou lorsque l'exiguïté de la parcelle ne permet pas la réalisation des ouvrages nécessaires » Cette disposition communale est conforme à l'art. 40a al. 1 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (RLATC; RSV 700.11.1) précisant que la réglementation communale fixe le

nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction. La norme VSS 640 281 dans sa version de 2006 fixe une démarche simplifiée pour déterminer l'offre en cas de stationnement lorsque les constructions en cause ou les équipements génèrent un faible trafic. Il s'agit en particulier des logements et des autres affectations dont l'offre de stationnement est égale ou inférieure à 300 places. En l'espèce, compte tenu du fait que le parking projeté comporte 124 places intérieures et 16 extérieures, c'est la démarche simplifiée prévue par la norme qui s'impose. La norme fixe alors des valeurs spécifiques indicatives pour l'offre en cas de stationnement par type d'affectation, qu'elle pondère ensuite en fonction de la localisation et de la qualité de l'offre en transport public. La distance à pied jugée acceptable pour prendre en considération l'offre en transport public est comprise entre 300 et 500 m. Pour les entrepôts et les dépôts, la norme prévoit une offre en place de stationnement de 0.1 case pour 100 m² de surface brute de plancher (SBP) pour le personnel et 0.01 place pour les visiteurs. Pour les administrations publiques avec guichets, la norme prévoit 2 cases pour 100 m² de SBP pour le personnel et 1 case pour les visiteurs. Pour les autres administrations et les activités de prestation de services qui ne font pas appel à une nombreuse clientèle, la norme prévoit 1 case pour le personnel par 100 m² de SBP et 0.5 pour les visiteurs. b) Selon l'étude de circulation et de stationnement de mars 2010, les besoins bruts en places de stationnement, c'est-à-dire sans tenir compte d'une pondération en fonction des transports publics, seraient évalués de la manière suivante :
Places « personnel » Places « visiteurs » Total Bureaux 49

E. 11

kg/an, soit une augmentation de 13% des émissions existantes dues au trafic (85 kg/an). Enfin, en ce qui concerne le CO₂, qui intervient dans la lutte pour le climat, le projet entraîne une augmentation des émissions de 80 t/an. Selon le rapport, ces émissions sont conformes à l'ordonnance sur la protection de l'air, en ce sens qu'elles ne nécessitent pas une limitation plus sévère des émissions que celles résultant de l'application des art. 3 et 4 OPair. c) En l'espèce, le tribunal constate que l'augmentation de ces émissions ne provoque pas un dépassement des valeurs limites d'immission au sens de l'art. 5 de l'ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair; RS 814.318.142.1). L'annexe 7 OPair prévoit en effet une valeur limite d'immission de 30 µg/m³, qui est largement respectée dans la région d'Orbe et d'Yverdon. En ce qui concerne les particules fines la valeur limite d'immission est de 20 µg/m³ et le niveau d'immissions en 2008 des particules fines, était légèrement inférieur à 20 µg/m³ dans le milieu suburbain, comme celui de Chavornay. Mais la faible proportion d'augmentation des émissions de PM₁₀, due à la réalisation du projet, n'entraîne pas un dépassement des valeurs limites d'immission. Le tribunal n'a pas de raison de s'écarter des conclusions du rapport d'impact sur ce point; ce d'autant plus que le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) a approuvé dans la synthèse CAMAC du 7 octobre 2010 les conclusions du rapport d'impact sur l'environnement du 29 mars 2010, tant en ce qui concerne la situation en matière de qualité de l'air que les impacts du projet sur les émissions de polluants atmosphériques. 7.
Dérogação à la limite des constructions a) Les recourants critiquent aussi la conformité du projet au PPA Sous Ville, en particulier en ce qui concerne le respect des distances aux limites et aux dérogations aux limites des constructions accordées par la municipalité. b) En l'espèce, le projet respecte la distance de

E. 13

62 Stockage 52 6 58 Total 111 19 129 Pour apprécier les possibilités d'utiliser les transports publics, les auteurs de l'étude relèvent à juste titre que pour le projet contesté l'entrée des piétons se situe à plus de 700 m de la gare et qu'il n'existe donc pas de possibilité de réduction. En revanche, les employés travaillant dans les locaux existants se trouvent à une distance de l'ordre de 200 à 400m et il existerait ainsi une possibilité de pondération qui donnerait un besoin effectif en places de stationnement de l'ordre de 70 à 90 %. Ainsi, le besoin réduit s'élèverait au total à 94 places pour le personnel et à 17 places visiteurs, soit un total de 111 places. Les auteurs constatent que ce nombre de places paraît faible en regard du nombre de postes de travail. En effet, ils avaient constaté lors de la journée du 19 février 2008 la présence de 82 véhicules légers stationnés. En effectuant une pondération par rapport au nombre d'emplois existants à l'époque (120) avec celui prévu (186), ils constatent que les besoins en stationnement s'élèveraient de 125 à 135 places. Ils recommandent donc un nombre de places de stationnement estimé entre 130 et 140 places. Le Service de la mobilité a contesté ce mode de calcul, soutenant que le dimensionnement devait être conforme à la norme VSS en vigueur dans ses déterminations du 28 juillet 2011.

c) En l'espèce, l'approche empirique des auteurs de l'étude de circulation et de stationnement manque d'une base sérieuse et scientifique pour arrêter une autre méthode d'estimation du besoin selon le chiffre A3 de la norme. La réduction du nombre de places de stationnement en fonction des possibilités de transports publics est d'ailleurs une mesure de limitation préventive des émissions qui s'impose aussi en application de l'art. 11 al. 2 LPE (voir consid. 2 et 2b ci-dessus). La décision attaquée doit être réformée en ce sens que la capacité du parking doit être limitée à 111 places, soit 97 places pour le personnel et 17 places pour les visiteurs. d) Il est vrai que le nombre d'emplois paraît élevé par rapport aux places de stationnement (111 places pour 186 postes de travail). Mais le Service de la mobilité a demandé à la municipalité de prévoir l'établissement d'un plan de mobilité par les entreprises qui occuperont les locaux, en proposant d'introduire cette obligation comme une condition à l'octroi du permis de construire par exemple. La mesure A25 du volet stratégique du plan directeur cantonal prévoit que les communes et les régions élaborent des plans de mobilité en partenariat avec les entreprises privées et les institutions publiques. Le décret portant adoption du Plan directeur cantonal du 5 juin 2007 (DPDCn, RSV 701.412) précise à son art. 2 que les éléments du volet stratégique lient les autorités. La municipalité est donc tenue de mettre en œuvre cette mesure. Il est vrai que le Plan directeur cantonal n'a pas d'effet contraignant envers les particuliers, mais la mise en place d'un plan de mobilité s'impose cependant à la société constructrice comme une mesure préventive de limitation des émissions au sens de l'art. 12 al. 1 let. c LPE. Le plan de mobilité d'entreprise consiste en effet à offrir aux employés un éventail de mesures permettant de favoriser d'autres modes de transport que la voiture individuelle pour les déplacements pendulaires et professionnels du personnel afin de réduire les besoins en déplacement individuels motorisés et donc les nuisances qui en résultent. Le plan de mobilité est ainsi une mesure de limitation des émissions à la source conforme à l'art. 11 al. 1 LPE et qui participe à l'assainissement du bruit routier au sens de l'art. 13 al. 3 OPB. Comme ni l'Opair ni l'OPB ne prévoient des mesures concrètes comparables destinées à limiter le volume du trafic individuel motorisé, les décisions prises pour imposer l'adoption d'un plan de mobilité se fondent directement sur l'art. 12 al. 2 LPE. Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges prévoit par exemple, avec la mesure MO-9, l'adoption de plans de mobilité, mais cette mesure ne fait que concrétiser les prescriptions

d'exploitation qui s'imposent en application de l'art. 12 al. 1 let. c LPE. Il résulte des explications qui précèdent que l'exigence d'un plan de mobilité trouve son fondement juridique aux art. 11 al. 1, 12 al. 1 let. c et 12 al. 2 LPE, qui se concrétise notamment par la mesure A25 du plan directeur cantonal et la mesure MO-9 du plan des mesures OPair. Cette exigence se fonde directement sur le droit fédéral et repose donc sur une base légale suffisante; elle peut ainsi être imposée à la société constructrice. 10. Mesure d'instruction complémentaires et autres griefs a) Les recourants ont requis plusieurs mesures d'instruction complémentaires. Le droit d'être entendu garanti à l'art. 29 al. 2 Cst. comprend notamment celui de faire administrer les preuves pour autant que celles-ci soient requises dans les formes prévues par le droit cantonal et qu'elles apparaissent utiles à l'établissement des faits pertinents (ATF 129 II 497 consid.

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