

# VD\_OMNI AC.2017.0359 vom 30. November 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-11-30, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2017.0359](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2017.0359)

FR: VD\_OMNI AC.2017.0359 du 30 novembre 2018

IT: VD\_OMNI AC.2017.0359 del 30 novembre 2018

## Regeste

A. \_\_\_\_\_/Municipalité de Bussigny, B. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_, Direction générale de la mobilité et des routes, DGE-DIREV-ARC | Recours dirigé contre le permis de construire un quartier de 500 logements. Les voies existantes seront en mesure d'absorber le trafic issu du nouveau quartier ainsi que celui généré par d'autres chantiers en construction à proximité (c. 4). Les mesures constructives visant à protéger les bâtiments contre le bruit selon l'art. 31 al. 1 OPB doivent constituer des obstacles entre la source du bruit et les bâtiments, de manière à permettre le respect des VLI pour les locaux à usage sensible, mesure prise fenêtre ouverte, au niveau de toutes les fenêtres ouvrables (c. 5b). L'autorisation exceptionnelle de l'art. 31 al. 2 OPB, à délivrer par l'autorité cantonale au terme d'une pesée des intérêts, ne peut être envisagée que si toutes les mesures constructives ou d'aménagement selon l'art. 31 al. 1 OPB ont été prises (c. 5c). En l'espèce, les VLI sont largement dépassées (jusqu'à 6 dBA) sur plusieurs façades comportant des locaux à usage sensible. Au vu de l'ampleur de ce dépassement, il n'est pas démontré en l'état que les mesures prévues (vitrages coulissants et chicanes antibruit) permettraient d'observer l'art. 31 al. 1 OPB, à savoir mesure prise fenêtre ouverte. De plus, il n'est pas établi en l'état que les conditions dérogatoires de l'art. 31 al. 2 OPB soient satisfaites: un assentiment n'a pas été requis et la DGE n'a procédé à aucune pesée des intérêts (c. 6d). Recours admis. Recours au TF retiré (1C\_24/2019).

## Erwägungen

### E. 1

Le recours a été déposé en temps utile (cf. art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]) devant l'autorité compétente (art. 92 al. 1 LPA-VD). Il respecte au surplus les conditions formelles de recevabilité (art. 79 al. 1 LPA-VD notamment), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière.

### E. 2

La recourante requiert l'aménagement d'une inspection locale. L'autorité peut mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a acquis la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (cf. ATF 140 I 285 consid. 6.3.1; ATF 138 III 374 consid. 4.3.2; TF 2C\_605/2018 du 24 octobre 2018 consid. 2.1 et les références citées). Vu les pièces du dossier, en particulier les plans soumis à l'enquête publique, les rapports des bureaux H. \_\_\_\_\_, G. \_\_\_\_\_ et I. \_\_\_\_\_, ainsi que les griefs soulevés, la mesure d'instruction requise n'apparaît ni nécessaire ni utile à l'établissement des faits pertinents pour l'issue du litige; elle ne pourrait amener la Cour de céans à modifier son opinion. Elle doit par conséquent être refusée.

#### E. 2.4

et les références citées). Dans un arrêt AC.2013.0369 du 27 mars 2014 (consid. 3c), la CDAP a confirmé, dans un cas où la mesure constructive prévue consistait à installer un "guichet" dans la partie inférieure de la fenêtre "principale", que le bruit devait être mesuré non pas au milieu du guichet ouvert, mais au milieu de la fenêtre ouverte. Dans la même ligne, le Tribunal fédéral a confirmé qu'un système d'aérateur insonorisé permettant de garder les fenêtres fermées ne respectait pas les normes OPB, dès lors que l'art. 39 al. 1 OPB exigeait que les immissions soient mesurées au milieu de la fenêtre ouverte (TF 1C\_464/2016 du 7 juin 2017 consid. 3.1.1). Enfin, le Tribunal fédéral s'est demandé si le système de "survitrage" constituait une mesure constructive suffisante au regard des art. 22 al. 1 LPE, 31 al. 1 let. b OPB et 39 al. 1 OPB, du moment que de tels éléments, qui ne permettaient une réduction du bruit à l'intérieur des locaux que lorsque les fenêtres étaient closes, ne répondaient pas aux exigences de ces dispositions, en particulier de l'art. 39 al. 1 OPB commandant que les immissions soient mesurées fenêtres ouvertes. Notamment, en présence de dépassements de valeurs limites d'immissions d'en moyenne 3 ou 5 dB(A), un survitrage pourrait répondre aux réquisits de la lutte contre le bruit pour autant qu'il s'agisse d'un vitrage fixe (l'application de l'art. 39 al. 1 OPB n'excluant toutefois pas, sur le principe, que les immissions sonores soient aussi mesurées au niveau des locaux à usage sensible au bruit dont les fenêtres ne s'ouvrent pas ou que partiellement, selon les circonstances; TF 1C\_429/2016 du 16 août 2017 consid. 5.5.2 et les références citées). cc) Dans un arrêt du 16 mars 2016 (TF 1C\_139/2015 publié aux ATF 142 II 100; traduit in : JT 2017 I 253 et RDAF 2017 I 419; voir aussi TF 1C\_429/2016 du 16 août 2017 consid. 5.1.2 et TF 1C\_313/2015 du 10 août 2016 consid. 3.5; commentaire d'Alain Griffel, in : DEP 2016 p. 565; Lukas Bühlmann, Pratique de la fenêtre d'aération admise à titre exceptionnel seulement, in : VLP-ASPAN, septembre 2016, p. 14 à 16), le Tribunal fédéral s'est penché pour la première fois sur la compatibilité avec le droit fédéral de la pratique dite de la "fenêtre d'aération" ("Lüftungsfensterpraxis"), appliquée jusqu'alors par près de la moitié des cantons et selon laquelle le respect des valeurs limites d'immissions au niveau d'une seule fenêtre – ouverte (cf. art. 39 al. 1 OPB) – dans chaque pièce à usage sensible est suffisant pour admettre la conformité aux prescriptions en matière de protection contre le bruit. A l'issue d'une interprétation grammaticale et téléologique de l'art. 39 al. 1 OPB, la Haute Cour est parvenue à la conclusion que les art. 22 LPE, 31 al. 1 et 39 al. 1 OPB exigent que les valeurs limites d'immissions soient respectées au niveau de toutes les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit; il a à cet égard relevé que la pratique de la "fenêtre d'aération" ruinait l'objectif de protection de la santé poursuivi par le législateur: s'il suffisait pour obtenir un permis de construire que les valeurs limites d'immissions soient respectées au niveau de la fenêtre la plus calme de chaque local à usage sensible au bruit, les concepteurs d'un projet de construction pourraient se limiter à l'isolation de cette sorte de fenêtre d'aération et il pourrait être renoncé pour des motifs financiers à prendre des mesures supplémentaires. c) Conformément à l'art. 31 al. 2 OPB précité, lorsque les mesures fixées à l'al. 1 let. a et b OPB (disposition des locaux à usage sensible au bruit et mesures de construction ou d'aménagement) ne permettent pas de respecter les valeurs limites d'immissions, le permis de construire ne sera délivré qu'avec l'assentiment de l'autorité cantonale et pour autant que l'édification du bâtiment présente un intérêt prépondérant. L'autorisation exceptionnelle de l'art. 31 al. 2 OPB ne peut être envisagée que si toutes les mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment contre le bruit, au sens de l'art. 31 al. 1 OPB, ont été prises (cf. TF 1C\_191/2013 du 27 août

2013 consid. 3.4). Les dispositions de l'art. 31 al. 2 OPB concrétisent le principe de la proportionnalité. La délivrance d'une autorisation dérogatoire au sens de cette disposition appelle une pesée des intérêts: l'intérêt à la réalisation du bâtiment doit être confronté aux exigences en matière de réduction des nuisances sonores. Au regard du but poursuivi par l'art. 22 LPE, il faut qu'il existe un intérêt public à construire un bâtiment destiné au séjour prolongé de personnes dans une zone exposée au bruit. Le seul intérêt privé du propriétaire d'assurer une meilleure utilisation de son bien-fonds est à cet égard insuffisant. Dans le cadre de cette pesée d'intérêts, il convient en particulier de prendre en considération l'utilisation projetée, l'ampleur du dépassement des valeurs limites d'immissions et la possibilité d'élever le degré de sensibilité de la zone. Des exigences liées à l'aménagement du territoire – à l'instar de la possibilité de combler une brèche dans le territoire bâti, de la densification des surfaces destinées à l'habitat ou encore du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (art. 8a al. 1 let. c et e LAT) – peuvent également entrer en considération, tout particulièrement lorsqu'une application stricte de l'art. 22 LPE serait susceptible de conduire à un résultat disproportionné eu égard à l'ensemble des circonstances (cf. ATF 142 II 100 consid. 4.6; TF 1C\_588/2016 du 26 octobre 2017 consid. 4.1; TF 1C\_429/2016 du 16 août 2017 consid. 5.1.3; Bühmann, op. cit., p. 16 ss). A cet égard, le Tribunal fédéral a encore relevé dans l'ATF précité 142 II 100 (consid. 4.6) que les exigences de l'aménagement du territoire pour un développement de qualité de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti devraient à l'avenir davantage être prises en compte. Ainsi, les projets qui semblent opportuns de ce point de vue pourront être mis au bénéfice d'une autorisation exceptionnelle (art. 31 al. 2 OPB), même lorsque les valeurs limites d'immissions sont légèrement dépassées, pour autant que leur respect ne puisse être atteint par des mesures urbanistiques satisfaisantes et qu'un confort d'habitat convenable puisse être assuré grâce à des fenêtres d'aération sur le côté du bâtiment opposé au bruit, ainsi que par d'éventuelles autres mesures constructives. d) Dans le canton de Vaud, l'art. 13 du règlement d'application du 8 novembre 1989 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (RVLPE; RSV 814.01.1) prévoit que pour les nouveaux bâtiments, l'isolation acoustique est prescrite dans le cadre de la procédure d'octroi du permis de construire. La municipalité contrôle la présence des attestations y relatives dans le dossier d'enquête (al. 1). Lorsque les valeurs limites d'immission sont dépassées, la construction est soumise à l'autorisation du service cantonal compétent (art. 31 al. 2 OPB), qui prescrit au besoin les mesures appropriées (art. 32 al. 2 OPB). Dans le système du droit cantonal vaudois, l'assentiment de l'autorité cantonale (à ce jour la DGE, service spécialisé) ne constitue pas une autorisation spéciale au sens des art. 120 ss LATC mais sa portée est équivalente, dans la mesure où l'assentiment est nécessaire pour que le permis de construire communal soit valable. (CDAP AC.2017.0288 du 29 mars 2018 consid. 4b). La jurisprudence du Tribunal fédéral reconnaît en outre à l'autorité cantonale spécialisée un important pouvoir d'appréciation dans l'octroi d'une dérogation fondée sur l'art. 31 al. 2 OPB (TF 1C\_196/2008 du 13 janvier 2009 consid. 2.6; CDAP AC.2017.0288 précité consid. 4d).

### **E. 3**

La recourante affirme en première ligne que l'aménagement d'un quartier résidentiel tel que celui envisagé dans le cadre du projet litigieux ne serait pas adapté à l'activité industrielle prévalant dans le secteur. A ses yeux, la teneur du PPA Mochettaz n'aurait pas laissé présager la construction d'un complexe de 502 logements. L'on aurait pu raisonnablement s'attendre à la création d'une "zone frontière", comportant surtout des ateliers utilisés de

jour, par des professionnels, qui n'auraient pas été gênés par ses activités. La recourante se plaint par ailleurs du fait que le dossier d'enquête du PPA n'aurait pas comporté d'étude d'impact sur l'environnement. a) Selon l'art. 2 de son règlement, le PPA Mochettaz est affecté en zone mixte d'habitation de forte densité, d'activités tertiaires, commerciales et artisanales. La surface de plancher déterminante affectée au commerce est limitée à 1'500 m<sup>2</sup> pour l'ensemble du PPA. D'après l'art. 3, l'indice d'utilisation du sol est de 2, à calculer selon la norme SIA SN 504 421. La parcelle 2098 comporte, d'Ouest en Est, d'abord l'aire d'accès et de verdure arborisée jouxtant la parcelle 2095, puis une aire de construction A destinée à l'habitation et aux activités, et enfin une aire d'espace public dans son angle Sud-Est. Ledit bien-fonds inclut également, le long des voies de chemin de fer, une aire de verdure non arborisée constituée d'une bande d'environ 6 m de large. Cette aire de verdure non arborisée est elle-même bordée au Sud par une aire de construction B formée d'une bande d'environ 30 m de large, ne pouvant être consacrée au logement (art. 19 RPPA). L'aire de construction A est en définitive encerclée par l'aire d'accès et de verdure arborisée à l'Ouest, par l'aire de construction B au Nord, par l'aire d'espace public au Sud-Est et par le chemin de Mochettaz au Sud. L'aire de construction A est régie notamment par les art. 12 et 13 RPPA, ainsi libellés: Article 12 Destination L'aire de construction A est destinée à l'habitation et aux activités tertiaires, artisanales, hôtelières et commerciales. Au minimum, 60% des surfaces de plancher déterminantes seront dédiés à l'habitation. Les rez-de-chaussée qui borderont le chemin de Mochettaz et l'aire d'espace public devront être affectés à un autre usage que l'habitation. Les rez-de-chaussée des bâtiments attenants à l'espace public devront accueillir des activités génératrices de vie sociale. Article 13 Front d'implantation discontinu obligatoire des constructions Les constructions définiront un front bâti discontinu le long du chemin de Mochettaz. Ce front bâti sera rythmé par des césures (interruptions des constructions sur toute la hauteur) réparties le long du chemin de Mochettaz. Ces césures répondent à un principe impératif, leur fréquence, nombre et dimensions seront définis par le projet de construction. Leur localisation est mentionnée à titre indicatif sur le plan. Les rez-de-chaussée, ainsi que les deux premiers étages des bâtiments peuvent être en retrait par rapport à ce front d'implantation. b) La contestation d'un plan d'affectation doit en principe intervenir au moment de son adoption. Son contrôle accessoire ou incident à l'occasion d'un acte d'application ultérieur, en particulier dans une procédure de permis de construire, n'est possible qu'à certaines conditions exceptionnelles, non réalisées en l'espèce, étant rappelé notamment que le PPA Mochettaz a été adopté tout récemment, en 2016 (cf. ATF 131 II 103 consid. 2.4.1; ATF 123 II 337 consid. 3a; ATF 119 Ib 480 consid. 5c). Dans la mesure où la recourante entend le remettre en cause, notamment en ce qui concerne l'implantation et l'affectation de l'aire de construction A, son argumentation est irrecevable. Pour le surplus, la recourante n'établit pas que le projet serait contraire aux dispositions du PPA. En particulier, elle s'en prend en vain au nombre de logements, de 502, au motif que ceux-ci représenteraient une surface de plancher déterminante supérieure à 60%. En effet, si cette proportion est mentionnée par l'art. 12 al. 1, 2<sup>ème</sup> phrase, RPPA, elle ne l'est qu'à titre de minimum et, partant peut être dépassée. On relève encore au demeurant que le projet respecte l'indice d'utilisation du sol de 2, prévu par l'art. 3 RPPA. De même, la recourante critique le positionnement des bâtiments sans soutenir que celui-ci serait contraire au PPA. Elle prétend à une "zone frontière" entre les surfaces dédiées à l'habitation et la zone industrielle, voire le chemin de Mochettaz, mais ne désigne pas quelles seraient les dispositions du PPA obligeant les constructrices à aménager de telles zones. On rappelle à cet égard que l'aire d'accès et de verdure arborisée sépare déjà

la parcelle 2095 de l'aire de construction A et que l'art. 12 al. 1, 3<sup>ème</sup> phrase, RPPA, impose d'affecter les rez bordant le chemin de Mochettaz et l'aire d'espace public à un autre usage que l'habitation. L'aire de verdure non arborisée et l'aire de construction B interdite à l'habitation sont également implantées entre les voies de chemin de fer et l'aire de construction A. Enfin, la recourante se plaint à tort d'une mauvaise application de l'art. 29 RPPA, qui permet de supprimer la haie existante de 2'450 m<sup>2</sup>, dans l'aire d'accès et de verdure arborisée à condition qu'elle soit intégralement compensée. Certes, la nouvelle haie prévue dans cette aire n'aura que 2'350 m<sup>2</sup> (cf. dossier des aménagements extérieurs du 29 mai 2017), mais l'art. 29 RPPA permet, ce qu'omet la recourante, de procéder au solde de la compensation dans l'aire de construction A. En réalité, l'argumentation de la recourante relève de l'opportunité et sort du cadre du présent litige. c) L'annexe de l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011) énumère les installations soumises à une étude d'impact. En l'occurrence, seul entre en considération le ch. 11.4, subordonnant à une telle étude les parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures. En l'occurrence, le nombre de places de stationnement, toutes en souterrain, est de 463. Ce chiffre étant inférieur au seuil de 500 voitures, une étude d'impact n'était pas nécessaire.

#### **E. 4**

La recourante soutient que les voies d'accès seraient insuffisantes à absorber le trafic issu du projet litigieux et des futures centrales hospitalières. a) Le dossier mis à l'enquête comporte un rapport de G.\_\_\_\_\_ établi le 29 mai 2017 sur la base d'un recensement réalisé entre le mardi 25 et le jeudi 27 avril 2017 au niveau du croisement Mochettaz/Chaux pour l'état actuel ainsi qu'en prenant en considération le trafic issu du projet pour l'état futur. En cours de procédure de recours, G.\_\_\_\_\_ a réalisé un rapport complémentaire du 8 novembre 2017, tenant compte du trafic supplémentaire qui sera généré par les nouvelles centrales hospitalières à ériger sur la parcelle 2093. b) Avec la recourante, il faut considérer que la question décisive est celle de savoir si le réseau routier est capable d'absorber le trafic cumulé, résultant des mouvements actuels additionnés à ceux qui seront issus du nouveau quartier et des projets CHUV/HUG, en construction. A cet égard, on rappelle que la signalisation et l'aménagement au croisement Mochettaz/Chaux contraignent les véhicules circulant sur le chemin de Mochettaz, venant d'un côté comme de l'autre, à tourner sur la route de la Chaux. Par conséquent, les véhicules issus du futur quartier (à savoir du parking débouchant sur le segment Ouest du chemin de Mochettaz) ainsi que des futures centrales hospitalières (implantées à l'extrémité Ouest du chemin de Mochettaz) ne pourront pas circuler sur le segment Est du chemin de Mochettaz. Seuls seront ainsi concernés par une augmentation de trafic le tronçon Ouest du chemin de Mochettaz et la route de la Chaux. Il n'y a par conséquent pas lieu de s'appesantir ici sur le sort du segment Est du chemin de Mochettaz, quand bien même quelques conducteurs devraient, comme cela semble le cas aujourd'hui, violer l'interdiction précitée et transiter sur l'entier du chemin de Mochettaz. c) aa) Le rapport de G.\_\_\_\_\_ et son complément évaluent les charges de trafic en nombre de véhicules, ainsi qu'en "Unités Véhicules" (Fahrzeug-Einheit) attribuant un coefficient différencié aux poids lourds (2 UV), aux voitures (1 UV) et aux deux-roues (0,5 UV). Il découle de ces études qu'à ce jour, les charges journalières de trafic sur la partie Ouest du chemin de Mochettaz sont de 1610 UV et sur la route de la Chaux de 2680 UV (complément, figure 7), équivalant à 1370 véhicules, respectivement 2540 véhicules (rapport, figure 5). S'agissant de l'avenir, le futur quartier, qui comportera un accès unique sur le chemin de Mochettaz, à 75 m environ à l'Ouest du croisement Mochettaz/Chaux,

générera une charge d'environ 1640 UV (complément, figure 13;  $10 + 810 + 810 + 10 = 1640$  UV). Il occasionnera une charge par heure de 250 UV pendant les heures de pointe du matin et de 330 UV pendant les heures de pointe du soir (complément, figure 13;  $90 + 160 = 250$  UV;  $115 + 215 = 330$  UV). Cela correspond à 1690 véhicules par jour, soit 1580 véhicules supplémentaires compte tenu du trafic issu actuellement des bâtiments existants sur la parcelle 2098, évalué entre 100 et 120 véhicules par jour (rapport, ch. 2.3 et 3.5). Selon les chiffres de l'étude du bureau J. \_\_\_\_\_ élaborée pour le projet CHUV/HUG, cités par G. \_\_\_\_\_, les futures centrales généreront une charge importante de trafic, surtout au niveau des poids lourds, représentant 650 UV par jour, à savoir 410 véhicules (complément, ch. 2.2 et figure 6). Pendant les heures de pointe, la charge par heure sera de 170 UV le matin et de 100 UV le soir (complément, figure 6). Au total, le trafic journalier futur estimé atteindra sur la partie Ouest du chemin de Mochettaz 3860 UV et sur la route de la Chaux 4975 UV (complément, figure 13), soit environ 3360 véhicules ( $1370 + 1580 + 410 = 3360$  véhicules), respectivement environ 4530 véhicules ( $2540 + 1580 + 410 = 4530$  véhicules). Sur ces voies, avec le projet litigieux et les centrales hospitalières, la charge journalière de trafic serait ainsi globalement doublée, en passant de 1610 UV à 3860 UV sur la partie Ouest du chemin de Mochettaz, moyennant une augmentation du taux de poids lourds de 19% environ (complément, ch. 3.4) et de 2680 UV à 4975 UV sur la route de la Chaux, soit de 2540 à environ 4530 véhicules, respectivement de 1370 à environ 3360 véhicules. Cela ne signifie toutefois pas que ces voies ne seraient pas en mesure d'absorber cette augmentation, bien que proportionnellement importante. Ainsi, toujours selon G. \_\_\_\_\_, le calcul de capacité selon la norme VSS SN 640 022 (intitulée "Capacité, niveau de service, charges compatibles; carrefours sans feux de circulation") démontre qu'aussi bien l'accès du parking, qui sera réalisé de manière à permettre le passage simultané des véhicules entrants et sortants, que le croisement actuel Mochettaz/Chaux fonctionneront aisément, le niveau de service étant de "A", à savoir très bon (complément, ch. 3.4, figure 13 et annexes). Par ailleurs, la partie Ouest du chemin de Mochettaz apparaît en mesure d'absorber un trafic journalier de 3860 UV (environ 3360 véhicules) dès lors que sa géométrie, de 6 m de large (complément, ch. 3.3 et figure 11) permet aujourd'hui déjà une fréquentation de poids lourds, qui sont manifestement en mesure de croiser, et que sa trajectoire pratiquement rectiligne et dénuée d'obstacle ne sera pas modifiée par l'aménagement du nouvel accès riverain (débouché simple). Les mêmes considérations peuvent être émises pour la route de la Chaux, d'une largeur de plus de 7 m et d'un trajet en ligne droite. Il faut relever encore qu'aussi bien au niveau de l'accès au parking du projet qu'au niveau du croisement, les véhicules circulant sur le tronçon Ouest du chemin de Mochettaz et sur la route de la Chaux, tels que ceux de la recourante, bénéficient de la priorité. Enfin, la visibilité semble partout assurée. Dans ces conditions, tant la partie Ouest du chemin de Mochettaz que la route de la Chaux seront en mesure d'absorber le trafic de véhicules à venir, étant encore rappelé que la partie Est du chemin de Mochettaz ne sera que très faiblement impactée. Au vu du nombre relativement modeste de véhicules pris en considération, cette conclusion doit être maintenue quand bien même l'un ou l'autre des chiffres retenus devrait être nuancé. bb) En ce qui concerne les piétons, il convient de dire avec la municipalité qu'il existe actuellement déjà un trottoir aménagé en rive Nord du chemin de Mochettaz, côté Est comme côté Ouest (jusqu'à l'angle Sud-Est de la parcelle de la recourante). Au moment de la réalisation du projet, il est prévu de réaménager ce cheminement piéton sur toute la longueur du périmètre du PPA, avec un nouveau trottoir séparé de la chaussée par une bande herbeuse et des arbres. Le projet prévoit par ailleurs un

réseau de cheminements à l'intérieur de la parcelle, directement connectés à l'aire d'espace public dans l'angle Est de la parcelle et au passage sous-voies donnant accès à la gare et au centre de Bussigny. Au vu de l'ensemble des éléments du dossier, on peut rejoindre les conclusions de G. \_\_\_\_\_ (complément) et de la municipalité pour dire que la très grande majorité des déplacements piétons s'effectueront à l'interne du quartier ou sur le tronçon Est du chemin de Mochettaz (traversée piétonne en zone 30 pour rejoindre le chemin de promenade vers la Venoge par le chemin du Vallon, passage piétons au droit du centre de rencontre et d'animation), hors secteur touché par le trafic de la zone industrielle. Les quelques déplacements piétons liés à la zone industrielle pourront se faire sur le trottoir existant plus à l'Ouest. On relèvera par ailleurs que la crainte de la recourante quant à l'impact du nouvel aménagement piéton le long du chemin de Mochettaz sur les conditions de trafic des poids lourds est infondée, cet aménagement étant prévu entièrement hors de la chaussée. cc) Quant aux cyclistes, ils ne devraient pas rencontrer de problèmes pour se rendre vers le Nord ou vers l'Est de la commune, en empruntant les liaisons internes au quartier puis le sous-voies ou le chemin du Bosquet. La situation de ceux qui souhaiteraient se rendre à vélo dans la zone industrielle par le chemin de Mochettaz Ouest ou rejoindre la route cantonale par la route de la Chaux sera moins favorable. Si la question reste pendante, elle ne suffit cependant pas à admettre le recours sur ce point. dd) Pour le surplus, la recourante ne conteste pas sérieusement les données, les modes de calcul et les résultats de l'analyse de G. \_\_\_\_\_. Elle se limite à soutenir qu'il ne serait pas de la compétence d'entités privées, mais d'autorités étatiques de se positionner sur les questions relatives aux routes, et encore davantage s'agissant de problématiques tenant à la sécurité publique. Or, cette argumentation n'est pas convaincante: aucune base légale ne subordonne des constructions de bâtiments à une autorisation spéciale de la DGMR, en particulier lorsque l'accès prévu à ceux-ci débouche, comme en l'espèce, sur une route communale. La DGMR pouvait ainsi se limiter à formuler un préavis. Enfin, force est de noter qu'aux dires même de cette autorité, elle a examiné les études de G. \_\_\_\_\_ et constaté sur cette base que le projet respecte les exigences liées à la sécurité routière.

## **E. 5**

La recourante affirme ensuite que le projet ne respecterait pas les normes de protection contre le bruit. a) La délivrance de permis de construire dans les zones affectées par le bruit est régie à l'art. 22 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), libellé comme suit: 1 Les permis de construire de nouveaux immeubles destinés au séjour prolongé de personnes ne seront délivrés, sous réserve de l'al. 2, que si les valeurs limites d'immissions ne sont pas dépassées. 2 Si les valeurs limites d'immissions sont dépassées, les permis de construire de nouveaux immeubles destinés au séjour prolongé de personnes ne seront délivrés que si les pièces ont été judicieusement disposées et si les mesures complémentaires de lutte contre le bruit qui pourraient encore être nécessaires ont été prises. Cette disposition est précisée par l'art. 31 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41), dont la teneur est la suivante: 1 Lorsque les valeurs limites d'immissions sont dépassées, les nouvelles constructions ou les modifications notables de bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit, ne seront autorisées que si ces valeurs peuvent être respectées par: a. la disposition des locaux à usage sensible au bruit sur le côté du bâtiment opposé au bruit; ou b. des mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment contre le bruit. 2 Si les mesures fixées à l'al. 1 ne permettent pas de respecter les valeurs limites d'immissions, le permis de construire ne sera délivré qu'avec l'assentiment de

l'autorité cantonale et pour autant que l'édification du bâtiment présente un intérêt prépondérant. 3 Le coût des mesures est à la charge des propriétaires du terrain. Les valeurs limites d'immissions mentionnées par les art. 22 LPE et 31 OPB sont l'une des catégories des valeurs limites d'exposition arrêtées dans l'OPB, lesquelles comprennent encore les valeurs limites de planification et les valeurs d'alarme. Les valeurs limites d'exposition indiquent le niveau sonore admissible à l'endroit où le bruit produit ses effets (p. ex. dans un logement), par opposition aux valeurs limites d'émission qui définissent le bruit maximal qu'un véhicule, par exemple, peut émettre dans l'environnement. La notion de "locaux à usage sensible au bruit" est quant à elle définie à l'art. 2 al. 6 OPB: en font ainsi partie " les pièces des habitations, à l'exclusion des cuisines sans partie habitable, des locaux sanitaires et des réduits (let. a) ainsi que les locaux d'exploitation, dans lesquels des personnes séjournent régulièrement durant une période prolongée ", à l'exception des " locaux destinés à la garde d'animaux de rente et les locaux où le bruit inhérent à l'exploitation est considérable " (let. b). Le lieu de détermination pour le calcul des valeurs limites d'immissions est fixé à l'art. 39 OPB. Selon l'al. 1 de cette disposition, " pour les bâtiments, les immissions de bruit seront mesurées au milieu de la fenêtre ouverte des locaux à usage sensible au bruit. Les immissions de bruit des avions peuvent aussi être déterminées à proximité des bâtiments ." Selon l'art. 42 OPB, pour les locaux d'exploitation (au sens de l'art. 2 al. 6 let. b OPB) qui se situent en des secteurs où l'on a attribué les degrés de sensibilité I, II ou III, les valeurs de planification et les valeurs limites d'immissions sont de 5 dB(A) plus élevées (al. 1). L'al. 1 n'est pas applicable aux locaux dans les écoles, les établissements et les homes. Pour les locaux de restaurants et hôtels, il ne s'applique que dans la mesure où ces locaux sont suffisamment aérés, même lorsque les fenêtres sont fermées (al. 2). b aa) Les mesures de construction (ou mesures constructives) visant à protéger le bâtiment contre le bruit au sens de l'art. 31 al. 1 let. b OPB en cas de dépassement des valeurs limites d'immissions, sont celles qui permettent de respecter ces valeurs au milieu des fenêtres ouvertes des pièces destinées à un usage sensible au bruit (cf. art. 39 al. 1 OPB; ATF 117 Ib 125 consid. 3a; TF 1C\_196/2008 du 13 janvier 2009 consid. 2.4; CDAP AC.2013.0369 du 27 mars 2014 consid. 3b et les références citées). La détermination du bruit au milieu de la fenêtre ouverte est destinée à préserver le bien-être des habitants, car elle garantit que les fenêtres puissent être ouvertes à des fins autres que l'aération et que le niveau sonore dépasse seulement de manière insignifiante les valeurs limites de planification et d'immission, y compris dans les environs, par exemple les jardins et les balcons (cf. TF 1C\_191/2013 du 27 août 2013 consid. 3.1; TF 1C\_331/2011 du 30 novembre 2011 consid. 7.3.2; v. aussi ATF 122 II 33 consid. 3b; TF 1A.139/2002 du 5 mars 2003 consid. 5.4; CDAP AC.2013.0369 du 27 mars 2014 consid. 3b). bb) Les mesures constructives destinées à protéger le bâtiment contre le bruit au sens de l'art. 31 al. 1 let. b OPB ne sont pas de simples mesures d'isolation, mais doivent constituer des obstacles entre la source du bruit et les bâtiments, de manière à permettre le respect des valeurs limites pour les locaux à usage sensible, fenêtre ouverte (art. 39 al. 1 OPB; cf. TF 1C\_588/2016 du 26 octobre 2017 consid. 4.2). Ainsi, les mesures d'isolation acoustique, telles que les fenêtres antibruit ou les fenêtres non ouvrables combinées à une climatisation, ne font pas partie des mesures de construction ou d'aménagement visées à l'art. 31 al. 1 let. b OPB en tant qu'elles visent à réduire le bruit à l'intérieur des pièces, fenêtres fermées. Elles peuvent tout au plus être exigées en vertu de l'art. 32 al. 2 OPB si l'octroi d'une dérogation au sens de l'art. 31 al. 2 OPB entre en considération (TF 1C\_196/2008 du 13 janvier 2009 consid.

En l'occurrence, la recourante remet en cause les calculs des constructrices, respectivement des bureaux mandatés, au motif que le trafic, conséquemment le bruit généré par celui-ci, aurait été sous-estimé. Les immissions seraient plus importantes que celles évaluées, alors même que des locaux à usage sensible au bruit, notamment des chambres à coucher, donneront directement sur la chaussée. a) Un degré de sensibilité III est attribué à l'ensemble du périmètre du PPA (cf. art. 4 RPPA). Les valeurs limites d'immissions déterminantes sont ainsi, pour les locaux d'utilisation sensible, de 65 dB(A) le jour et de 55 dB(A) la nuit, tant pour le trafic routier (annexe 3 OPB ch. 2) que pour le bruit ferroviaire (annexe 4 OPB ch. 2) et pour le bruit industriel (annexe 6 OPB ch. 2). Pour les locaux d'exploitation, les valeurs limites d'immissions sont de 5 dB(A) plus élevées (art. 42 al. 1 OPB), à savoir de 70 dB(A) le jour et de 60 dB(A) la nuit. L'art. 17 RPPA exige que des mesures de protection contre le bruit généré par le trafic ferroviaire et les activités industrielles soient recherchées dès l'élaboration des projets de construction (al. 1). Un dossier technique composé d'une étude acoustique et d'une description des mesures visant à contenir les nuisances sonores dans les limites de l'OPB doit compléter le dossier de demande de permis de construire (al. 2). b) Le dossier mis à l'enquête comporte une étude "acoustique environnementale" effectuée par le bureau H. \_\_\_\_\_ le 29 mai 2017. En cours de procédure, le bureau d'architecte I. \_\_\_\_\_ a établi son propre rapport de novembre 2017, tenant compte de l'accroissement de trafic issu des futures centrales hospitalières conformément au complément du 8 novembre 2017 de G. \_\_\_\_\_. c) L'étude du 29 mai 2017 du bureau H. \_\_\_\_\_ retient que, sans mesures de protection, les valeurs limites d'immissions sont dépassées sur certaines façades. S'agissant des mesures constructives ou d'aménagements à prendre, l'étude expose ce qui suit (ch. 4, synthèse et principes constructifs): " A l'Ouest, les solutions constructives serviront à réduire les immissions de bruit industriel et de bruit ferroviaire. [...] Les pièces accueillant du public, activité, locaux communautaires pourront être équipées de ventilation mécanique de manière à ne pas devoir ouvrir les façades. Ceci rend alors inapplicable les exigences de l'OPB. Avec de bons vitrages, il est possible de disposer d'une façade simple-peau pour ces espaces. Concernant les pièces donnant au Nord et à l'Ouest, sauf celles protégées par le terrain de sport, celles-ci devraient être traversantes afin d'ouvrir côté cour dans le maximum de cas. Les autres pièces de vie donnant uniquement sur ces façades pourront: - ouvrir sur une loggia fermée par un vitrage coulissant et dont le plafond sera acoustiquement absorbant. Le vitrage extérieur pourrait être supprimé uniquement si les loggias étaient relativement profondes. Cependant, ce vitrage permet de créer une espace tampon performant afin de protéger les chambres des bruits ferroviaires nocturnes. [...] - pour les pièces sans loggia et non-traversantes présentant des dépassements > 1 dB(A): réaliser devant un ouvrant une chicane antibruit, soit au moyen d'un survitrage soit au moyen d'un écran opaque (celui-ci peut être le prolongement de l'isolant périphérique — principe annexe 5) Surélever le parapet de la zone sportive de 240 cm environ permettrait de mieux protéger les habitations des étages inférieurs et participerait à réduire le bruit aux étages intermédiaires. Des solutions seraient encore nécessaires pour compléter cette protection aux étages supérieurs. La végétalisation des sols sur parking permet également de limiter la distance de propagation du bruit ferroviaire se réfléchissant sur ces surfaces et ainsi de mieux protéger les habitations des étages inférieurs ". Sur cette base, la DGE a préavisé favorablement le projet, en considérant que les mesures d'assainissement prévues pour les façades concernées, à savoir des loggias fermées par vitrage coulissant avec un plafond traité par un matériau phonoabsorbant, ainsi que des chicanes antibruit devant un

ouvrant pour les locaux à usage sensible non protégés par une loggia, permettraient de respecter les exigences de protection. A son tour, la municipalité a levé les oppositions et délivré le permis de construire en s'appuyant sur le préavis favorable de la DGE. d) L'appréciation des autorités ne saurait être suivie. aa) Selon l'étude de H. \_\_\_\_\_, pour le bruit ferroviaire, les valeurs limites d'immissions seront dépassées sur plusieurs façades, notamment de 6 dB(A) de nuit sur les façades Nord du bâtiment B5 en aire de construction A comportant des logements, dont des locaux à usage sensible au bruit (ch. 1, annexes 1a et 1b, positions 1 [tous les niveaux] et 2 [niveaux 7 et 8]; plans d'architecte du 30 mai 2017), et cela en dépit d'un bâtiment écran (parking souterrain) érigé sur l'aire de construction B. Il s'agit d'un dépassement très conséquent. En ce qui concerne les pièces bénéficiant de loggias, l'étude et le préavis de la DGE indiquent qu'elles seront protégées des bruits ferroviaires nocturnes par le vitrage coulissant des loggias. Compte tenu de l'ampleur du dépassement constaté, de 6 dB(A), il est toutefois fort probable que ces vitrages ne pourront apporter l'atténuation requise que s'ils sont fermés. Dans cette hypothèse, ces vitrages ne constitueraient pas des mesures constructives conformes à l'art. 39 al. 1 OPB, dès lors que cette disposition commande que les immissions soient mesurées fenêtres ouvertes (cf. consid. 5b/bb supra). De même, s'agissant des pièces sans loggia et non traversantes, l'étude de H. \_\_\_\_\_ et le préavis soulignent qu'elles seront protégées par des chicanes antibruit devant un ouvrant. Selon l'étude, une telle chicane sera constituée soit d'un survitrage, soit d'un écran opaque. Le croquis figurant à son annexe 5 montre une fenêtre formée de deux ouvrants mais munie d'une chicane antibruit devant un seul d'entre eux. Compte tenu encore une fois de l'ampleur du dépassement, il est cependant très vraisemblable que les valeurs limites d'immissions ne seront respectées qu'au niveau de l'ouvrant protégé par la chicane. Or, une telle conception n'est pas davantage conforme à l'art. 39 al. 1 OPB: selon la nouvelle jurisprudence en effet (ATF 142 II 100, cf. consid. 5b supra), les valeurs limites d'immissions doivent être observées au niveau de tous les ouvrants des locaux concernés. Pour le surplus, on relève qu'aucune analyse concrète n'a été produite, un tel examen ne figurant pas dans l'étude de H. \_\_\_\_\_ du 29 mai 2017, pas plus que dans la synthèse CAMAC du 7 septembre 2017 ou dans le rapport complémentaire du bureau d'architecte I. \_\_\_\_\_ de novembre 2017, lequel se borne à produire des plans de façades ainsi qu'à mentionner, pour chaque vitrage, des niveaux d'exposition au bruit avec et sans chicane, sans explication circonstanciée. Dans ces conditions, il n'a pas été démontré en l'état que les mesures constructives prévues respecteraient l'art. 39 al. 1 OPB, à savoir respecteraient les valeurs limites d'immissions pour le bruit ferroviaire, mesurées au milieu de la fenêtre ouverte des locaux concernés. S'agissant du bruit industriel, l'étude de H. \_\_\_\_\_ a pris en compte l'imprimerie installée sur la parcelle 2095 ainsi que l'exploitation de la recourante sur la parcelle 3205. En particulier, l'étude retient que les valeurs limites d'immissions sont dépassées jusqu'à 6 dB(A) de nuit pour le bruit industriel (notamment aux façades Ouest du bâtiment B6 comportant des logements, dont des locaux à usage sensible au bruit (ch. 2, annexes 2a et 2b, positions A [niveaux 1 et 2] et B [niveaux 1 et 2]; plans d'architecte du 30 mai 2017). Là non plus, il ne s'agit pas, et de loin, de légers dépassements et il n'est pas établi à suffisance en l'état que les mesures constructives prévues (loggias ou chicanes antibruit) seraient conformes à l'art. 31 al. 1 OPB (cf. l'argumentation développée au paragraphe qui précède pour le bruit ferroviaire). Enfin, en ce qui concerne le bruit routier, l'étude de H. \_\_\_\_\_ considère, au regard de la situation existante et du trafic issu du futur quartier, que les valeurs limites d'immissions sont respectées, notamment en façade Sud du bâtiment B4, au droit du croisement Mochettaz/Chaux (ch. 3, annexes 3a et 3b, position F).

Cela étant, l'étude a retenu, sous l'angle du bruit industriel, des dépassements des valeurs limites d'immissions dues au "mouvement des véhicules de transport sur la route de desserte", jusqu'à 3 dB(A) de nuit (notamment sur la façade Sud précitée, comportant des appartements, dont des locaux à usage sensible au bruit; ch. 2.3, annexes 2a et 2c, position F [niveau 1]; plan d'architecte du 30 mai 2017). Or, en réalité, les nuisances sonores des mouvements de véhicules sur une voie publique, hors de la zone d'exploitation, doivent être considérées comme du bruit routier au sens de l'annexe 3 OPB, non pas comme du bruit industriel au sens de l'annexe 6 OPB. En d'autres termes, les valeurs limites d'immissions sont également dépassées pour le bruit routier déjà à l'aune de la situation existante. Certes, le rapport complémentaire de novembre 2017 du bureau d'architecte I.\_\_\_\_\_ mentionne pour sa part, à lire les valeurs apposées sur les plans des façades exposées au bruit routier, que les valeurs limites d'immissions pour le bruit routier sont respectées sur la façade précitée, même sans mesures constructives. Ce constat est toutefois quelque peu surprenant: il s'avère en effet plus favorable que celui du bureau H.\_\_\_\_\_, alors qu'il tient compte du trafic supplémentaire qui découlera des centrales hospitalières, à savoir 410 véhicules représentant une augmentation du taux de poids lourds de 19%. Dans ces conditions, force est de retenir ici également, compte tenu de l'importance non négligeable du dépassement, qu'il n'est pas établi en l'état que le projet respecterait l'art. 31 al. 1 OPB sous l'angle du bruit routier, mesure prise au milieu de la fenêtre ouverte des locaux concernés. En définitive, les éléments versés au dossier ne permettent pas de conclure en l'état que les mesures ordonnées par la DGE sur la base de l'étude du bureau H.\_\_\_\_\_, respectivement du rapport complémentaire du bureau d'architecte I.\_\_\_\_\_, seraient conformes à l'art. 31 al. 1 OPB. bb) Conformément à la jurisprudence, lorsque toutes les mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment contre le bruit, au sens de l'art. 31 al. 1 OPB, ont été prises, mais qu'elles ne permettent pas de respecter les valeurs limites d'immissions, mesures prises au milieu de la fenêtre ouverte, le permis de construire ne peut être délivré qu'à la condition que l'autorité cantonale ait accordé son assentiment au sens de l'art. 31 al. 2 OPB. Comme exposé ci-dessus (consid. 5c), une telle autorisation exceptionnelle ne pourra être octroyée qu'à l'issue d'une pesée des intérêts. En l'espèce, il n'est pas démontré en l'état que les conditions de l'art. 31 al. 2 OPB soient respectées. En particulier, un tel assentiment n'a pas été requis par les constructrices. De surcroît, la DGE n'a procédé à aucune pesée des intérêts conformément aux critères exposés au consid. 5c supra. A ce stade par conséquent, le projet ne peut pas être admis en application de l'art. 31 al. 2 OPB. cc) Dans ces conditions, c'est ainsi à tort que la municipalité a délivré le permis de construire. Il appartiendra dès lors aux constructrices, soit de démontrer à suffisance que les conditions de l'art. 31 al. 1 OPB sont remplies, soit d'obtenir l'assentiment de la DGE au sens de l'art. 31 al. 2 OPB, qui sera délivré cas échéant au terme d'une pesée des intérêts.

## **E. 7**

Vu ce qui précède, le recours doit être admis et la décision attaquée doit être annulée, de même que le permis de construire, aux frais des constructrices. Celles-ci seront tenues de verser des dépens en faveur de la recourante.