



2A 2007-121

Arrêt du 30 octobre 2008

II^e COUR ADMINISTRATIVE

PARTIES

les époux X. et Y, recourants, représentés par Me Hervé Bovet, avocat,
rue de Romont 33, case postale 167, 1701 Fribourg,

contre

**DIRECTION DE L'AMENAGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
CONSTRUCTIONS**, rue des Chanoines 17, case postale, 1701 Fribourg,
autorité intimée,

OBJET

Aménagement du territoire et constructions

Recours du 28 décembre 2007 contre la décision du 28 novembre 2007

c o n s i d é r a n t e n f a i t

A. Par avis dans la Feuille officielle n° 23 du 10 juin 2005, le Service des ponts et chaussées (ci-après: SPC) a mis à l'enquête publique le projet de la route principale suisse H182 (route cantonale Fribourg-Morat, axe 3300), Fribourg: nouvelle traversée de la Sarine, reliant la route de Morat à celle de Berne (ci-après: projet Poya) ainsi que, d'entente avec le Service des forêts et de la faune (ci-après: SFF), la demande de défrichement et de reboisement de compensation nécessaire au projet. Le rapport d'impact sur l'environnement relatif au projet (version 1.1 du 8 juin 2005; ci-après: RIE 1.1) a été mis en consultation en même temps.

Le 1^{er} juillet 2005, Les époux X. et Y. ont formé opposition contre le projet Poya. Une séance de conciliation s'est déroulée le 19 décembre 2005, mais les opposants ont maintenu leur opposition.

B. Par avis dans la Feuille officielle n° 1 du 5 janvier 2007, le SPC a mis à l'enquête publique complémentaire des modifications du projet Poya et a mis en consultation les compléments et modifications du rapport d'impact sur l'environnement (version 1.1a du 21 juillet 2006; ci-après RIE). Ces modifications concernent le carrefour St-Léonard, la trémie d'accès au tunnel, le passage inférieur pour piétons sous la digue CFF, le chemin d'accès au pont depuis le Palatinat et la route de Berne du carrefour Bellevue au carrefour St-Barthélemy.

Par avis du même jour, le SPC a mis à l'enquête publique l'aménagement à 4 voies de la route de Morat et la construction d'un collecteur d'évacuation des eaux claires vers le lac de Schiffenen ainsi que, d'entente avec le SFF, la demande de défrichement temporaire en relation avec la construction du collecteur d'évacuation des eaux claires.

Les époux X. et Y. ne se sont pas opposés à ces modifications.

C. Par décision du 28 novembre 2007, publiée dans la Feuille officielle n° 48 du 30 novembre 2007, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après: DAEC) a approuvé le projet Poya.

Par décision séparée du même jour, la DAEC a rejeté l'opposition de les époux X. et Y. contre le projet Poya et a retiré l'effet suspensif à un éventuel recours. Elle a tout d'abord relevé que la seule pile qui se trouve entièrement sur la propriété des opposants a une hauteur de 6 m (et non 37 m) et que le toit de la couverture du pont, qui sera végétalisée, se situe en-dessous du niveau de leur jardin. Elle a souligné que des mesures de protection contre le bruit étaient intégrées dans le projet et que la couverture du pont permettait, pour l'ensemble des biens-fonds touchés, de respecter les valeurs de planification définies par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41). Elle a en outre expliqué qu'un transfert local de la pollution atmosphérique existait, mais que les valeurs limites dans le périmètre du quartier du Palatinat ne seraient pas dépassées. En ce qui concerne le chemin d'accès, elle a constaté que le grief des recourants relatif aux nuisances sonores était devenu sans objet, puisque la circulation des cyclomoteurs sera interdite, de sorte que seuls les piétons et les cyclistes pourront circuler sur ce chemin. Elle a également confirmé qu'un suivi environnemental sera mis en place durant le chantier et que les directives Bruit et Protection de l'air sur les chantiers de l'Office fédéral de l'environnement (ci-après: OFEV) seront appliquées. Enfin, elle a renvoyé les questions et remarques au sujet des

éventuelles acquisitions de terrains et indemnités pour expropriation matérielle aux procédures y relatives.

D. Le 28 décembre 2007, Les époux X. et Y. ont recouru contre la décision de la DAEC auprès du Tribunal administratif (devenu Tribunal cantonal le 1^{er} janvier 2008), concluant, sous suite de frais et dépens, à son annulation. Ils ont également sollicité la restitution de l'effet suspensif à leur recours. A l'appui de leurs conclusions, ils reprochent à l'autorité intimée une constatation inexacte et incomplète des faits, au motif qu'elle n'a pas pris en compte un possible dépassement des valeurs limites d'immissions de dioxyde d'azote et de poussières fines dans la région du Palatinat. Ils relèvent que le rapport sur les prévisions des immissions d'oxydes d'azote du 8 juin 2005 (annexe 5 du RIE, ci-après: rapport NO2) contient une projection alternative selon laquelle les valeurs limites seraient dépassées, mais que l'autorité intimée n'en a pas tenu compte. Ils invoquent également l'inopportunité du projet Poya, puisque celui-ci ne constitue pas une diminution absolue des émissions polluantes, mais qu'il engendre simplement un transfert des immissions de dioxyde d'azote et de poussières fines vers les quartiers de la route de Morat, du Palatinat et du Schoenberg, sans pouvoir être sûr que les valeurs limites ne seront pas dépassées.

Le 16 janvier 2008, les recourants ont versé l'avance de frais requise.

E. Dans ses observations du 17 mars 2008, la DAEC conclut au rejet du recours ainsi qu'au rejet de la requête de restitution de l'effet suspensif. Elle souligne que la projection alternative des immissions de dioxyde d'azote à laquelle les recourants se réfèrent fait partie d'un chapitre destiné à évaluer la sensibilité du projet par rapport à la pollution de fond, c'est-à-dire la pollution engendrée par toutes les sources à l'exception du projet examiné. La carte des immissions qui figure dans le RIE correspond à la projection la plus probable. En outre, le Service de l'environnement (ci-après: SEn) a considéré le résultat du rapport comme une base correcte pour permettre à la DAEC de statuer. Enfin, elle relève que l'auteur du RIE constate que les affirmations essentielles du pronostic ne sont pas sensibles à la variation de la pollution de fond. Au sujet des immissions de poussières fines, elle explique qu'il n'est pas possible, pour des raisons scientifiques, d'effectuer des prévisions de la même manière que pour le dioxyde d'azote, mais que la comparaison des effets du projet sur les immissions de dioxyde d'azote avec celles des poussières fines est pertinente. Elle relève également qu'il est faux de parler d'un déplacement d'immissions, mais qu'au contraire, il y a un déplacement des émissions, qui provoquent, par les conditions de ventilations nettement plus favorables sur le trajet de la nouvelle route, des immissions clairement inférieures à celles observées dans le quartier du Bourg. Elle souligne enfin que le RIE et le SEn concluent que le projet assainit la situation dans le quartier du Bourg où les valeurs limites sont largement dépassées et que l'augmentation de la charge par la nouvelle route reste acceptable.

F. Par décision du 3 juin 2008, la Cour de céans a rejeté la requête de restitution de l'effet suspensif, tout en précisant que seuls les travaux qui ne touchent en rien le défrichement peuvent être réalisés. Elle a en effet constaté que l'exécution de la décision querellée était limitée en raison d'un autre recours déposé notamment contre la décision préalable de défrichement qui revêt un effet suspensif de par la loi.

Cette décision n'ayant pas été attaquée, elle est entrée en force.

G. Les recourants ont déposé leurs contre-observations le 9 juillet 2008. En substance, ils prennent acte de la décision sur l'effet suspensif et soulignent que l'autorité intimée n'apporte pas d'éléments nouveaux dans ses observations. Ils tiennent toutefois à relever

que l'intérêt public de l'ouvrage à construire, non contesté, ne saurait permettre une construction qui ne respecterait pas les dispositions légales.

H. Par courrier du 17 septembre 2008, la DAEC a informé l'autorité de céans qu'elle n'avait pas de remarques à formuler au sujet des contre-observations des recourants.

e n d r o i t

1. a) Déposé dans le délai et les formes prescrits (art. 79 ss du code de procédure et de juridiction administrative; CPJA; RSF 150.1), le présent recours est recevable aussi bien en vertu de l'art. 26 al. 2 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1), par renvoi de l'art. 37 let. a de la loi sur les routes (LR; RSF 741.1), qu'en application de l'art. 114 al. 1 let. a CPJA. En outre, l'avance de frais a été versée dans le terme fixé (art. 128 CPJA). Enfin, en tant que copropriétaires des art. et RF de la Ville de Fribourg situés à proximité immédiate du projet Poya, les recourants ont manifestement qualité pour recourir (cf. art. 76 let. a CPJA).

Le Tribunal cantonal peut donc entrer en matière sur les mérites du recours.

b) Selon l'art. 77 CPJA, le recours peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). L'art. 78 al. 2 CPJA précise que, devant le Tribunal cantonal, l'inopportunité peut être invoquée seulement si l'affaire concerne le domaine des contributions publiques ou des assurances sociales (let. a), si l'affaire est susceptible d'un recours auprès d'une autorité fédérale habilitée à revoir ce grief (let. b) ou si une loi prévoit expressément ce motif (let. c).

En l'espèce, puisqu'il statue comme unique instance cantonale de recours, le Tribunal de céans peut revoir la décision attaquée également du point de vue de l'opportunité, conformément à l'art. 78 al. 2 let. c CPJA en relation avec l'art. 33 al. 3 let. b de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) qui prévoit qu'une autorité de recours au moins a un libre pouvoir d'examen (cf. ATF 109 Ib 121/JdT 1985 I 540, consid. 5).

2. Les recourants reprochent tout d'abord à l'autorité intimée d'avoir constaté les faits pertinents de façon inexacte et incomplète en considérant, sur la base du RIE, que les valeurs limites relatives aux immissions de dioxyde d'azote et de poussières fines ne seront pas dépassées dans le quartier du Palatinat.

a) Conformément à l'art. 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations, l'autorité examine le plus tôt possible leur compatibilité avec les dispositions en matière d'environnement (al. 1). Doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement (étude d'impact) les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site (al. 2). Le Conseil fédéral désigne les types d'installations qui doivent faire l'objet d'une étude d'impact (al. 3).

L'art. 10b LPE, qui traite du contenu du RIE, a la teneur suivante:

¹ *Quiconque entend planifier, construire ou modifier une installation soumise aux dispositions sur l'étude d'impact doit présenter à l'autorité compétente un rapport relatif à l'impact sur l'environnement. Ce rapport sert de base à l'appréciation du projet.*

² *Le rapport comporte les indications nécessaires à l'appréciation du projet selon les dispositions sur la protection de l'environnement. Il est établi conformément aux directives des services spécialisés et présente les points suivants:*

- a. l'état initial;*
- b. le projet, y compris les mesures prévues pour la protection de l'environnement et pour les cas de catastrophes;*
- c. les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront.*

³ *Le requérant effectue une enquête préliminaire afin de préparer le rapport. Les résultats de cette enquête sont réputés rapport d'impact lorsque l'enquête préliminaire a démontré tous les effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures de protection nécessaires.*

⁴ *L'autorité compétente peut requérir des informations ou des explications complémentaires. Elle peut commander des expertises; au préalable, elle offre aux intéressés la possibilité de donner leur avis.*

Des règles plus détaillées se trouvent en outre dans l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011). En vertu de l'art. 3 OEIE, l'EIE doit permettre de déterminer si un projet de construction ou de modification d'une installation répond aux prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement, c'est-à-dire à la LPE ainsi qu'aux dispositions concernant la protection de la nature, la protection du paysage, la protection des eaux, la sauvegarde des forêts, la chasse et la pêche (al. 1). L'autorité compétente se fonde sur les conclusions de l'étude pour décider, dans le cadre de la procédure décisive, de l'autorisation ou de l'approbation du projet, ou de l'octroi d'une concession pour l'exploitation de l'installation (art. 5). De même, lorsque la réalisation d'un projet nécessite l'autorisation d'une autorité autre que l'autorité compétente (art. 21), cette autorité se prononce elle aussi en fonction des conclusions de l'EIE (al. 2). L'art. 9 OEIE précise que le rapport d'impact doit être conforme aux dispositions de l'art. 9 al. 2 et 4 LPE [qui a toutefois été abrogé, mais dont l'al. 2 se retrouve à l'art. 10b al. 2 LPE] (al. 1). Il doit notamment contenir toutes les indications dont l'autorité compétente a besoin pour apprécier le projet au sens de l'art. 3 (al. 2). Il doit rendre compte de tous les aspects de l'impact sur l'environnement imputables à la réalisation du projet et les évaluer aussi bien isolément que collectivement et dans leur action conjointe (al. 3). Il doit être établi compte tenu des résultats des enquêtes effectuées dans le cadre de l'aménagement du territoire, lorsque celles-ci ont trait à la protection de l'environnement (al. 4). Enfin, l'art. 10 al. 1 let. b OEIE prévoit que le rapport doit être établi conformément aux directives de l'office fédéral lorsque le rapport d'impact concerne une installation pour l'étude d'impact de laquelle l'office fédéral doit être consulté.

Au niveau cantonal, l'art. 2 al. 1 de l'ordonnance sur les études d'impact sur l'environnement et les procédures décisives (OEIEP; RSF 810.15) souligne que l'étude d'impact sur l'environnement doit permettre la vérification de la conformité d'un projet aux prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement au sens de l'art. 3 al. 1 OEIE, auxquelles s'ajoutent les dispositions cantonales et communales en la matière. Selon l'art. 6 OEIEP, la procédure décisive pour les projets dont la réalisation dépend de la loi sur les

routes (Annexe 2) est celle de l'approbation du plan de route, conformément à l'art. 37 LR (al. 1). La DAEC est l'autorité compétente (al. 2) et le SPC est le service de coordination (al. 3).

b) Dans le cas d'espèce, le projet Poya est un projet de construction d'une route principale avec l'aide de la Confédération, de sorte qu'il est effectivement soumis à l'étude d'impact sur l'environnement (Annexe de l'OEIE, n° 11.2, Annexe 2 de l'OEIEP, n° 11.2). Cette étude a été correctement réalisée durant la procédure décisive exigée, soit la procédure d'approbation du plan de route par la DAEC. En ce qui concerne le RIE, la Cour de céans constate qu'il répond aux exigences posées en la matière. En effet, d'une part, il contient la description du projet, son historique et sa justification. D'autre part, il traite de tous les domaines de la protection de l'environnement conformément à l'art. 3 OEIE, soit la protection de l'air et du climat, la protection contre le bruit et les vibrations, la protection contre les rayons non ionisants, la protection des eaux, la protection des sols, les sites pollués, les déchets et substances dangereuses pour l'environnement, la prévention en cas d'accidents majeurs, d'événements extraordinaires ou de catastrophes, la conservation de la forêt, la protection de la nature, la protection du paysage naturel et bâti, la protection du patrimoine bâti et des monuments ainsi que de l'archéologie. Enfin, pour chacun d'eux, le rapport passe en revue l'état initial, les effets du projet, les mesures de protection à prendre ainsi que les nuisances qui peuvent subsister, respectant ainsi l'art. 10b al. 2 LPE. Le rapport reprend strictement la table des matières figurant dans les Recommandations sur le contenu des rapports d'impact sur l'environnement du grEIE (Groupe des responsables des études d'impact de la Suisse occidentale et du Tessin) édictées en juin 2004 (ci-après: Recommandations du grEIE). Son contenu est également conforme à la Directive de l'OFEV pour l'établissement de rapports d'impact, "Etude de l'impact sur l'environnement, Manuel EIE", élaborée en septembre 1990 (ci-après: Directive de l'OFEV).

Il faut en outre constater que les deux autorités spécialisées, tant l'OFEV que le SEn, ont rendu des préavis favorables. Le SEn conclut en effet à la conformité du projet avec les prescriptions environnementales en tenant compte des mesures prévues dans le projet et à condition que l'autorité intègre d'une manière explicite toutes les conditions de son préavis, qu'elle veille à la coordination du projet avec l'approbation du Plan directeur partiel des transports et que les mesures d'accompagnement nécessaires soient indissociablement liées au projet (Préavis du SEn du 19 janvier 2007, p. 12). Il souligne en outre que, d'une manière générale, il est d'avis que le chapitre "protection de l'air et du climat" tel qu'il figure dans le RIE du 8 juin 2005 est basé sur des données et des investigations suffisamment fiables et complètes pour lui permettre de juger la compatibilité du projet avec les exigences légales sur la protection de l'air et de formuler les conditions et les charges nécessaires (idem, p. 4). De son côté, l'OFEV donne un avis positif au projet à condition que ses propositions, de même que celles formulées dans les différents avis cantonaux qui lui ont été soumis, soient reprises dans la décision d'approbation des plans du projet (Détermination de l'OFEV du 1^{er} juin 2007, p. 2, n. 2). En ce qui concerne la protection de l'air, il renvoie au préavis du SEn et soutient ses conclusions (idem, p. 7, n. 3.13).

La DAEC s'est basée sur les avis de ces autorités spécialisées pour conclure à son tour que le projet Poya est compatible avec l'environnement. Elle a en outre expressément intégré dans sa décision toutes les conditions émises par le SEn et l'OFEV (Décision du 28 novembre 2007 d'approbation des plans du projet définitif, p. 13 à 16). Dans la mesure où aucun indice ne laisse apparaître que les chiffres et les prévisions retenus dans l'EIE auraient été mal évalués ou que les conclusions tirées seraient erronées, notamment en ce qui concerne les immissions atmosphériques, il faut conclure que l'EIE a été réalisée de

façon correcte et complète et que l'autorité intimée pouvait se baser sur ses résultats pour statuer sur la conformité du projet avec l'environnement.

c) En particulier, le grief des recourants relatif à l'évaluation des immissions de dioxyde d'azote et de poussières fines (PM10) n'est pas fondé.

aa) Le RIE a évalué ces immissions à l'état actuel en 2006, puis à l'état futur en 2020 sans projet et à l'état futur en 2020 avec projet. Pour ce faire, il s'est basé sur le rapport NO2. Selon le RIE, *"le graphique montre que, le long des grands axes à l'intérieur de la ville et dans un périmètre plus éloigné des axes au Bourg et entre Python et Beauregard les valeurs limites de 30 mg/m³ (moyenne annuelle) sont dépassées en 2006. A l'extérieur de la ville un autre périmètre avec des dépassements se localise le long de l'A12. En comparant l'état futur sans projet Poya (Figure 5-2) avec l'état 2006 (Figure 5-1), on constate une nette amélioration de la situation due aux facteurs d'émissions réduits des véhicules (avant tout des poids lourds): le niveau d'immissions le long des grands axes à l'intérieur de la ville se situe maintenant en majorité autour de la valeur limite d'immissions de 30 mg/m³ (moyenne annuelle) et les périmètres avec un dépassement se sont fortement réduits autant en ville que le long de l'A12"* (p. 32-33). En analysant la figure de l'état futur 2020 avec projet Poya, il constate que *"le résultat de l'état futur sans projet Poya n'est pas fondamentalement remis en question. Par contre, la représentation du niveau d'immissions montre bien l'effet de transfert local: soulagement du Bourg et le long des routes de Berne (bas), du Stadtberg et un peu de Morat (entre Bourg et Poya) mais augmentation le long de l'A12 (en tout pour 6 ha additionnels où la valeur limite est maintenant clairement dépassée) et de la route de Morat (entre St-Léonard et A12 de 10 ha)"* (p. 35-36). En ce qui concerne les PM10, il précise que *"le projet, avec la nouvelle répartition du trafic évitant le Bourg et chargeant plus l'extérieur de la ville, a des effets similaires à ceux observés pour le NO2: forte décharge d'immissions au Bourg, légère augmentation de celles le long de l'A12 et de la route de Morat entre St-Léonard et la jonction d'autoroute"* (p. 37). Il conclut ainsi que *"le soulagement du Bourg s'effectue au prix d'un accroissement de la charge sur d'autres axes, plus à l'extérieur de la ville. Par les mesures de modération préconisées, tout a été entrepris pour que cet accroissement affecte uniquement des axes de moindre sensibilité par rapport à la protection de l'air (autoroute notamment). [...] On peut donc dire en conclusion que le projet se présente comme un projet optimisé sous l'aspect de la pollution atmosphérique"* (p. 37). Les experts du rapport NO2 constatent également une amélioration générale de la situation: *"Pont Poya bringt gesamthaft gesehen eine Verbesserung der lufthygienischen Situation in Fribourg: Die Brücke entlastet Teile der Altstadt vom Verkehr, was sich in einer Reduktion der flächenhaften Belastung gegenüber dem Zustand ohne Projekt (Abbildung 2) ausdrückt. Der Verkehr wird auf die Hauptachsen umgeleitet, wo es zu einer geringen Belastungszunahme kommen kann"* (Rapport NO2, p. 7). Les experts du RIE et du rapport NO2 ne prévoient ainsi pas de dépassement des valeurs limites dans la région du Palatinat.

bb) En outre, comme l'a relevé la DAEC, la projection alternative figurant en page 8 du rapport NO2 fait partie de l'analyse de sensibilité. Cette analyse permet de déterminer la sensibilité avec laquelle les résultats réagissent à la modification d'une hypothèse de départ. En effet, *"une EIE est effectuée sur la base de deux prévisions différentes, portant respectivement sur:*

a) les conditions économiques et techniques auxquelles sera soumis le site, qui détermineront d'une part l'état initial, et d'autre part le niveau initial de pollution pendant la construction et l'exploitation de l'installation;

b) les impacts qui seront imputables à la réalisation du projet.

La prévision a) comme la prévision b) sont, comme toutes les prévisions, entachées d'incertitudes, d'une part, parce que les hypothèses sur lesquelles elles reposent présentent elles-mêmes des risques d'erreur et, d'autre part, parce que les modèles et méthodes de calcul utilisés ne sont pas, eux non plus, fiables à cent pour cent" (Directive de l'OFEV, p. 42). C'est la raison pour laquelle il est judicieux de recourir à une étude de sensibilité.

En l'espèce, cette étude se base sur l'hypothèse d'une augmentation de la pollution de fond. Contrairement aux affirmations des recourants, le résultat ne démontre pas de clairs dépassements des valeurs limites dans la région du Palatinat. L'étude conclut à l'inverse que les affirmations essentielles du pronostic ne sont pas sensibles à la variation de la pollution de fond: *"Der Vergleich zeigt, dass die Erhöhung der Hintergrundsbelastung um 10 % von 20 auf 22 mg/m³ über die Fläche gesehen nur kleine Änderungen in der Prognose bewirkt. Die wesentlichen Aussagen der Prognose sind somit nicht empfindlich gegenüber den Unsicherheiten über die Entwicklung der Grundbelastung in der Stadt Freiburg" (Rapport NO₂, p. 9).*

cc) Enfin, il y a lieu de rappeler qu'une EIE est forcément basée sur des projections qui ne peuvent pas être certaines à cent pour cent, puisqu'il s'agit d'évaluer un projet futur. En l'espèce, les experts du RIE concluent que la projection la plus probable ne dépassera pas les valeurs limites. De plus, cette conclusion est reprise par les autorités spécialisées en la matière. Par ailleurs, les recourants n'apportent aucun élément susceptible de mettre en doute ces appréciations. Le recours doit dès lors être rejeté sur ce point.

3. Les recourants contestent en outre l'opportunité du projet, au motif que ce dernier engendre un transfert local des immissions de dioxyde d'azote et de poussières fines vers les quartiers de la route de Morat, du Palatinat et du Schoenberg et qu'il n'est pas à exclure que les valeurs limites d'immissions de ces polluants seront dépassées.

Il faut tout d'abord préciser que le projet Poya n'engendre pas un transfert des immissions, mais des émissions et que, compte tenu de la meilleure configuration des lieux, les immissions seront de toute manière moins élevées que dans le quartier du Bourg. Il y aura certes une augmentation des immissions dans le quartier des recourants, puisqu'auparavant, il n'y en avait pratiquement pas. Toutefois, cette augmentation reste dans les limites. En outre, il faut également relever que le but du projet est de protéger la cathédrale ainsi que le quartier historique du Bourg de la pollution, ce qui représente un intérêt public prépondérant. Enfin, le RIE souligne que l'intégration du projet Poya au réseau routier telle qu'elle est prévue actuellement a été définie au cours d'une longue étude durant laquelle trois variantes ont été comparées entre elles; la meilleure variante a ensuite été optimisée. L'aspect environnemental a joué un rôle prépondérant lors de cette comparaison de variantes (RIE 1.1a, p. 2). Ces éléments attestent de l'opportunité du projet Poya. Partant, le grief des recourants est mal fondé.

4a) Au vu des considérations qui précèdent, le recours doit être rejeté.

206.1; 206.3