

602 2008-81
602 2008-82
602 2008-83
602 2008-84
602 2008-85

Arrêt du 23 mars 2009

II^e COUR ADMINISTRATIVE

COMPOSITION

Président : Michel Wuilleret
Juges : Christian Pfammatter, Josef Hayoz

PARTIES

X. SA, Y. SA, Z. SA et A., 1754 Rosé, **recourantes**, représentées par Me Isabelle Python, avocate, av. de la Gare 8, case postale 488, 1701 Fribourg,

contre

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

PREFET DU DISTRICT DE LA SARINE, Grand-Rue 51, case postale 96, 1702 Fribourg, **autorité intimée**,

COMMUNE D'AVRY, rte des Fontanettes 57, 1754 Avry, **intimée**,

OBJET

Aménagement du territoire et constructions

Recours du 13 juin 2008 contre les décisions des 14 et 15 mai 2008

c o n s i d é r a n t e n f a i t

A. Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures figurant dans le projet général de la communauté régionale des transports de Fribourg (CUTAF), la Commune d'Avry a décidé de créer un parking d'échange en lien direct avec la gare CFF de Rosé, avec interface pour les bus. Elle entend également résoudre un problème de sécurité routière au centre de Rosé par le déplacement d'une partie de la route des Tuileries.

Du 28 octobre au 28 novembre 2005, la commune a mis à l'enquête publique une modification de son plan d'affectation des zones (PAZ) afin de permettre la création du nouveau parking. La modification du PAZ vise à transférer de la zone d'activité à la zone d'intérêt général les terrains destinés à supporter la nouvelle installation, soit les parcelles 499aaa (partiel), 499b (partiel), 516 (partiel) et 995 (partie de l'art. 516) du registre foncier (RF) d'Avry. Il a été prévu également d'affecter à la zone d'activité la partie de la route des Tuileries qui doit être déplacée pour permettre l'accès au parking.

Parallèlement à la mise à l'enquête publique, la commune a mis en consultation publique l'adaptation du plan directeur des circulations qui comporte le décalage de 25 mètres vers l'Est de la route des Tuileries, de manière à régler l'accès à la route cantonale.

B. Propriétaires de terrains situés dans la zone d'activité de Rosé, dans le secteur où les modifications sont envisagées, X. SA, Y. SA, Z. SA et A. ont formé opposition à la modification du PAZ et ont contesté l'adaptation du plan directeur des circulations par acte du 28 novembre 2005.

Une séance de conciliation a été menée, sans succès, le 25 janvier 2006. Suite à la présentation aux opposantes du plan de l'avant-projet de l'étude de valorisation de la traversée de localité (Valtraloc) du secteur "Chenil-Auberge", une nouvelle séance de conciliation devait être organisée, le 29 mars 2006. Elle a été renvoyée sur demande des intéressées qui ont requis préalablement une inspection des lieux. A l'issue de cette séance, les opposantes ont requis la modification des plans Valtraloc. Face à cette situation, la commune a renoncé à organiser la seconde séance de conciliation et a rejeté les oppositions par décision du 27 juin 2006.

Le 31 juillet 2006, les opposantes déboutées ont recouru contre la décision communale auprès de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après, la Direction). Elles ont fait valoir pour l'essentiel une violation des règles de procédure dès lors que la commune devait, à leur avis, organiser la seconde séance de conciliation annoncée. Elles se sont plaintes de l'insuffisance de la motivation de la décision attaquée et de l'inopportunité de cette dernière alors qu'une conciliation était encore possible.

C. Allant de l'avant avec son projet, la commune a mis à l'enquête publique, le 9 février 2007, les plans relatifs à l'aménagement du parking d'échange et au déplacement de la route des Tuileries.

Le 12 mars 2007, X. SA, Y. SA, Z. SA et A. se sont opposées au projet. En substance, elles se sont plaintes d'une distance insuffisante entre la nouvelle route et l'accès à la station-service, de l'impossibilité de mettre en valeur la parcelle 499b RF dont elles prévoyaient l'achat. Elles ont fait valoir également une violation du principe de la coordination dès lors que le projet ne serait pas coordonné avec le concept Valtraloc.

Constatant que la création du parking était soumise à la procédure de permis de construire, le conseil communal a transmis l'opposition au Préfet du district de la Sarine comme objet de sa compétence. S'agissant en revanche du déplacement de la route des Tuileries, il a rejeté l'opposition par décision du 5 juin 2007. Il a considéré que le projet de déplacement de la route avait pour but d'améliorer l'accès de la zone industrielle sur sa partie Est, le détail de l'accès pouvant faire l'objet de remarques lors de la mise à l'enquête publique du carrefour giratoire.

Par recours du 11 juillet 2007, les opposantes ont contesté la décision de la commune du 5 juin 2007 devant la Direction en reprenant et développant les griefs déjà invoqués précédemment et en se plaignant de l'insuffisance de la motivation communale.

D. Le 20 juillet 2007, la commune a mis à l'enquête publique les plans relatifs au projet de construction du giratoire de la zone industrielle Est sur la route cantonale Fribourg-Payerne.

Le 20 août 2007, X. SA, Y. SA, Z. SA et A. ont formé opposition au projet en invoquant une violation de leur droit d'être entendues dès lors que le dossier mis à l'enquête n'était, à leur avis, pas complet, trois plans de signalisation routière n'ayant pas été mis à disposition. Elles ont déploré par ailleurs qu'aucune mesure de protection contre le bruit n'ait été prévue. D'un point de vue procédural, elles ont fait valoir qu'il n'était pas possible de construire un giratoire alors que le tracé de la route des Tuileries n'était pas définitif et que le plan directeur des circulations en vigueur ne prévoyait pas cet accès. Elles ont repris les arguments concernant la distance insuffisante entre le futur giratoire et la station-service, comme aussi l'utilisation économique de l'art. 499b RF ou la violation du principe de coordination.

Après avoir mené en vain une séance de conciliation, le conseil communal a rejeté l'opposition, le 29 novembre 2007, en se référant au procès-verbal de cette séance où chaque grief invoqué a été traité spécialement avec indication de la réponse des autorités. Il a été précisé en outre que la route des Tuileries ne sera pas démolie, mais que son accès sera cancelé.

Le 15 janvier 2008, les opposantes ont contesté la décision communale devant la Direction en reprenant les griefs invoqués et en se plaignant en outre de l'insuffisance de la motivation de cette décision.

E. Auparavant, afin de compléter les mesures nécessaires à son projet, la commune avait déposé, le 20 février 2007, une demande de permis pour procéder à la démolition partielle du bâtiment sis sur l'art. 499b RF dans le but de disposer de la place nécessaire pour le nouvel accès sur la route cantonale.

X. SA, Y. SA, Z. SA et A. se sont également opposées à cet aspect du projet en invoquant les défauts du giratoire, situé trop près de la station-service.

F. Par décisions du 14 mai 2008, le Préfet du district de la Sarine a accordé le permis de construire le parking d'échange ainsi que le permis de démolir une partie du bâtiment sis sur l'art. 499b RF. Il a écarté les oppositions dans la mesure où elles étaient recevables en constatant que les griefs invoqués ne visaient pas, en réalité, l'aménagement du parking et la démolition partielle, mais le déplacement de la route d'accès et le giratoire, objets d'autres procédures pour lesquelles il n'était pas compétent. Dans la mesure où aucune critique véritable ne concernait les demandes de permis de construire qui lui étaient soumises par la commune, aucune raison ne justifiait de rejeter ces requêtes.

G. Par décisions séparées du 15 mai 2008, la Direction a rejeté les trois recours dont elle était saisie concernant la modification du PAZ et l'adaptation du plan directeur des circulations, le déplacement de la route des Tuileries et l'aménagement du giratoire sur la route cantonale.

S'agissant de la modification du PAZ, l'autorité a constaté que les recourantes n'ont invoqué, sur le fond, aucun motif qui s'opposerait à la mise en zone d'intérêt général des art. 499aaa, 499b et 516 (partiels) RF ainsi que la mise en zone d'activité d'une partie du tracé de la route des Tuileries. Dans ces conditions, le recours devait être rejeté. En matière procédural, rappelant que rien n'obligeait la commune à tenir une deuxième séance de conciliation, la Direction a jugé que les dispositions des art. 79 et 80 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1) n'avaient pas été transgressées. Par ailleurs, même si la motivation de la décision communale était sommaire, elle était suffisante dès lors que l'autorité communale s'était prononcée sur l'ensemble des griefs invoqués. Le recours contre la modification du plan des circulations a été déclaré irrecevable dès lors que cet instrument de planification n'est pas soumis à la procédure d'opposition et de recours.

En ce qui concerne le déplacement de la route des Tuileries, la Direction a relevé que la distance séparant cette route des entreprises Z. SA et X. SA est d'environ 34 mètres. Une telle distance a été considérée comme appropriée afin d'améliorer et de développer l'exploitation de ces sociétés tout en évitant de démolir l'habitation sur l'art. 499b RF et en permettant de mettre en valeur le solde de cette parcelle. Pour la Direction, l'emplacement prévu est adéquat et respecte, dans la mesure du possible, les autres intérêts dignes de protection au sens de l'art. 21 de la loi sur les routes (LR; 741.1). L'autorité de recours a également constaté que le principe de coordination avait été respecté. Rappelant que certaines procédures ne relèvent pas de la même autorité de décision (le préfet pour les permis de construire), elle a estimé que la commune ne pouvait pas faire autre chose que de scinder le projet en fonction des compétences décisionnelles. Même si les mises à l'enquête distinctes du déplacement de la route et de l'aménagement du giratoire auraient pu être mieux coordonnées, le fait pour la Direction de rendre une décision sur ces différents objets le même jour assure le respect du principe de coordination et guérit un éventuel défaut au niveau de la mise à l'enquête publique. L'autorité de recours rappelle en outre que les mises à l'enquête pour ces deux objets ont été publiées sous réserve de l'acceptation de la modification du plan directeur des circulations. Compte tenu de la décision rejetant le recours contre la modification du PAZ et du plan directeur des circulations, la coordination est assurée et le nouveau tracé de la route des Tuileries respecte l'art. 20 LR. La Direction a rejeté également les griefs visant la motivation insuffisante de la décision communale.

Enfin, statuant sur l'aménagement du giratoire, la Direction a rejeté le grief de violation du droit d'être entendu. Le fait que les plans de signalisation routière ne figuraient pas dans le dossier de mise à l'enquête ne constitue, pour elle, aucune violation du droit dès lors que ces plans sont soumis à une autre procédure, la décision du Service des ponts et chaussées (SPC) étant susceptible de recours devant le Tribunal cantonal. Il a été constaté en outre qu'en matière de bruit, le nouveau giratoire – qui est une installation existante modifiée – ne provoquera pas des nuisances dépassant les valeurs limites applicables à la zone. Sur la question de la distance entre le giratoire et la station-service, la Direction a relevé que le giratoire se situera plus à l'Est que l'actuel carrefour de la route des Tuileries et qu'une présélection – actuellement inexistante – permettra d'accéder de manière plus sécurisée à la station-service. Cet accès facilité respecte l'activité économique des intéressées. Quant à la norme VSS 640 883 que les recourantes invoquent pour affirmer que la distance entre la

station-service et le giratoire serait insuffisante, la Direction a estimé que cette norme s'applique lors de l'implantation de station-service à proximité d'un giratoire. Dans la mesure où le poste de distribution d'essence est existant, la norme VSS n'impose pas d'adapter l'infrastructure urbaine et de retirer un projet de giratoire. Du moment que l'implantation du giratoire est déterminée par d'autres éléments, notamment l'habitation située sur l'art. 499b RF, il y a lieu de déroger à la règle. Cela d'autant plus que le bureau Valtraloc a attribué le label correspondant au projet de giratoire litigieux, ce label permettant de déroger aux normes légales si besoin. Il importe peu également, selon l'autorité de recours, que le giratoire de la ZI Est soit construit avant celui prévu à l'Ouest de la zone. Compte tenu du projet de parking, le giratoire Est présente une priorité parfaitement justifiée. Enfin, la Direction a jugé qu'en se référant au procès-verbal de la séance de conciliation, la commune a motivé de manière suffisante le rejet de l'opposition, de sorte qu'il n'y a pas de violation du droit d'être entendu.

Dans chaque décision rejetant les recours, la Direction a, par ailleurs, retiré l'effet suspensif à un éventuel recours.

H. Agissant le 13 juin 2008 par cinq recours séparés, X. SA, Y. SA, Z. SA et A. ont contesté devant le Tribunal cantonal les trois décisions rendues par la Direction concernant la modification du PAZ, le déplacement de la route des Tuileries et la construction du giratoire ainsi que les deux décisions préfectorales relatives à l'aménagement du parking d'échange et à la démolition partielle du bâtiment 53 sis sur l'art. 499b RF. Les recourantes concluent, sous suite de frais et dépens, à l'annulation des décisions attaquées et à l'admission de leurs oppositions.

A l'appui de leurs conclusions, les recourantes reprennent pour l'essentiel les griefs déjà invoqués dans leurs recours et oppositions. Elles se plaignent d'un défaut de coordination des procédures, de l'implantation illégale du giratoire, de l'absence d'étude de bruit, de la violation des règles sur la conciliation en matière d'aménagement du territoire et font valoir que leurs intérêts n'ont pas été pris en considération. En tant que nécessaire à la solution du litige, leur argumentation de détail sera discutée ci-après dans la partie "en droit".

I. La Direction et la Préfecture concluent au rejet des recours en se référant aux considérants de leurs décisions respectives. Constatant que les recourantes ne font que reprendre les griefs déjà invoqués, la commune conclut au rejet des recours en renvoyant aux observations déposées devant les instances inférieures.

e n d r o i t

1. a) Dans la mesure où toutes les décisions attaquées s'inscrivent dans un même projet et considérant que les griefs contenus dans les cinq recours se recoupent pour l'essentiel, il se justifie d'ordonner la jonction des causes 602 08 81, 82, 83, 84 et 85 en application de l'art. 42 al. 1 let. b du code de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1).

b) Déposés dans le délai et les formes prescrits - et les avances des frais de procédure ayant été versées en temps utile - les recours sont recevables en vertu de l'art. 80a al. 3 LATeC s'agissant des décisions de la Direction et de l'art. 176 LATeC en ce qui concerne les décisions préfectorales. Le Tribunal cantonal peut donc entrer en matière.

Du moment que les sociétés recourantes ont manifestement qualité pour agir, la question de la légitimation de A., laissée ouverte dans plusieurs décisions attaquées, peut demeurer indécise.

c) Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (lettre a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (lettre b). En revanche, à défaut d'habilitation légale expresse, la Cour ne peut pas examiner en l'espèce le grief d'inopportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

2. Dans la mesure où le projet de parking d'échange nécessite l'obtention de plusieurs autorisations de construire et l'adoption de plans pour l'aménagement du giratoire et pour le déplacement de la route des Tuileries, il ne fait aucun doute que l'ensemble du processus est soumis aux exigences du principe de coordination, coordination des procédures et coordination matérielle.

a) Il est regrettable qu'en l'espèce, la mise à l'enquête publique du parking et du déplacement de la route ne soit pas intervenue en même temps que celle relative au giratoire, ces trois éléments constituant le cœur du projet. Toutefois, comme l'a relevé à juste titre la Direction, cette légère informalité a été corrigée par la notification simultanée de toutes les décisions prises sur recours et par le préfet. Au moment de recourir devant le Tribunal cantonal, les recourantes avaient une vision complète et globale d'une situation cohérente et coordonnée. Il n'y a donc pas lieu de retenir, au stade actuel, l'existence d'une quelconque violation du principe de coordination des procédures (P. ZEN-RUFFINEN, C. GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berne 2001, n° 673).

Il faut relever en outre que, de par la loi, des autorités différentes se prononcent sur les permis de construire et sur les plans. Il était par conséquent normal que plusieurs décisions soient rendues sous les différents aspects du projet. Du moment que, dans le cadre de leurs compétences, ces autorités ont coordonné leur activité pour rendre des décisions non contradictoires, il importe peu que plusieurs prononcés aient été rendus, obligeant les recourantes à déposer plusieurs recours. Du point de vue des recourantes, le principe de coordination n'a pas pour but de leur épargner des démarches procédurales, mais de leur donner une vision globale et cohérente du projet en cause. La meilleure preuve du respect du principe de coordination des procédures se trouve dans le fait que les recourantes ont déposé le même jour devant le Tribunal cantonal un recours contre toutes les décisions concernant cette affaire.

Par ailleurs, il faut souligner que la relation entre la modification du PAZ et les projets liés directement au parking d'échange supposait une coordination successive qui justifiait largement la mise à l'enquête de la modification du PAZ avant celles des autres objets du projet (ZEN-RUFFINEN, GUY-ECABERT, n° 654). Pour le surplus, il faut constater que les décisions sur recours de la Direction et celle rendues par le préfet coïncident avec celle rendue sur le PAZ et le plan directeur des circulations, de sorte que, là également, aucun problème de coordination ne se pose.

b) Les recourantes se plaignent aussi d'une violation matérielle du principe de coordination dès l'instant où le projet de giratoire ne serait pas en accord avec le concept Valtraloc. Elles invoquent essentiellement à ce propos le fait que le giratoire prévu pour desservir l'Ouest de la zone industrielle ne serait pas construit – contrairement à ce qui était initialement prévu – de sorte que la présence d'un seul carrefour contribuerait à déséquilibrer le trafic dans cette zone. Comme la Direction l'a souligné, le bureau Valtraloc

a été dûment consulté et, dans un préavis du 7 août 2006, a donné son approbation au projet litigieux en confirmant sa compatibilité avec les mesures de sécurité prévues. Cela étant, il va de soi que tous les éléments planifiés dans le concept Valtraloc ne peuvent pas être réalisés en même temps. Compte tenu de l'intérêt public prépondérant à organiser un parking d'échange performant en relation avec la gare CFF et le service des bus, il n'était pas déraisonnable de donner la priorité à l'aménagement du carrefour dans le secteur Est de la zone industrielle. Peu importe que, jusqu'à la réalisation complète du concept, un léger déséquilibre entre les deux sorties sur la route cantonale affecte la circulation à l'intérieur de dite zone. Il n'y a en la matière aucune violation du principe de coordination en relation avec les exigences Valtraoc, en cours de réalisation. Il est sans importance à cet égard de savoir que les recourantes auraient déjà versé une part des frais du carrefour Ouest ou qu'initialement, la commune entendait commencer par l'amélioration de l'accès Ouest de la zone industrielle.

3. Le grief principal que les recourantes font valoir concerne la distance qu'elles estiment insuffisante entre le giratoire et la station-service. A leur avis, l'implantation du giratoire serait contraire à l'art. 20 LR en relation avec l'art. 3 de la norme VSS 640 883.

Selon l'art. 20 al. 1 LR, les routes publiques doivent être construites et aménagées conformément à la planification routière et aux nécessités techniques, économiques, de sécurité et du trafic. Pour sa part, l'art. 70 du règlement d'exécution de la loi sur les routes (RELR; RSF 741.11) prévoit que les stations-service doivent être construites et disposées conformément aux normes VSS.

Ainsi que l'autorité intimée l'a souligné, l'art. 70 RELR concerne l'implantation des stations-service et non pas l'aménagement d'un giratoire. Partant, la norme VSS 640 883 dont le but est de donner des recommandations pour une disposition judicieuse des postes distributeurs de carburants ne s'applique pas directement à la présente affaire. Tout au plus, la norme VSS en cause peut servir d'appoint pour déterminer les conditions d'implantation du giratoire. En aucun cas, cette norme ne peut être appliquée telle quelle pour fixer la distance à laquelle il conviendrait d'éloigner le giratoire du poste de distribution de carburant. Seul est applicable dans ce cadre la norme générale de l'art. 20 LR qui prescrit de respecter les nécessités, notamment de sécurité, indispensables au secteur concerné.

Or, à cet égard, il faut d'emblée souligner qu'actuellement, depuis de nombreuses années, la sortie de la zone industrielle est directement adjacente à la station-service, sans que cette situation ne gêne particulièrement les recourantes. Peu importe que cet accès ne soit en principe que provisoire. Le fait est qu'actuellement, tout le trafic de la route des Tuileries et celui de la station-service aboutit au même endroit. Le comportement des recourantes est donc contradictoire puisqu'elles s'opposent à la création du giratoire en invoquant des prétextes de sécurité et qu'elles plaident en réalité pour le maintien de la situation actuelle, totalement insatisfaisante.

Cela étant, il faut constater que le projet de giratoire constitue un aménagement raisonnable compte tenu de la configuration des lieux. Dans la mesure où le déplacement de la station-service existante à distance conforme du carrefour n'entre pas, pour l'heure, en discussion, on doit admettre, au vu de l'amélioration de la situation actuelle qu'avec une distance de 35 mètres séparant les ouvrages, les nécessités de sécurité sont suffisamment prises en considération. Le préavis du bureau Valtraloc, autorité spécialisée en la matière, en atteste à suffisance de droit. L'ouvrage litigieux permettra la création d'une présélection pour atteindre la station-service, ce qui constitue à l'évidence un progrès important en

matière de sécurité et de fluidité du trafic. On peut même se demander, au vu de la densité de la circulation sur la route cantonale, comment il est encore possible que, sans aménagement particulier, les automobilistes venant de Fribourg aient actuellement encore l'autorisation de tourner à gauche pour traverser la route cantonale afin d'atteindre la station-service. La présence des nombreux véhicules à l'arrêt désirant tourner à gauche pour faire le plein d'essence et bloquant la circulation – les recourantes estiment que l'appréciation pourtant importante de la clientèle effectuée par les autorités seraient même en dessous de la réalité - constitue une entrave sérieuse au trafic et un danger évident pour les usagers. Le giratoire avec la présélection prévue vers la station-service constitue ainsi une amélioration indéniable, à défaut de laquelle la question du maintien de l'accès pour les clients venant sur la voie de Fribourg se pose sérieusement. Il est donc difficile de comprendre la position des recourantes qui ont manifestement tout à gagner avec le nouvel accès. Par ailleurs, l'autorité intimée n'a pas violé son pouvoir d'appréciation en retenant qu'un éloignement supplémentaire du giratoire n'était pas judicieux compte tenu du souci de la commune de maintenir le bâtiment d'habitation existant sur la parcelle 499b RF.

En d'autres termes, on doit admettre qu'en implantant le giratoire sur l'emplacement choisi, l'autorité intimée a procédé à une pondération judicieuse des intérêts en présence, étant entendu que la distance entre l'ouvrage litigieux et la station-service ne présente aucun problème particulier de sécurité qui contreviendrait à l'art. 20 LR.

4. S'agissant du respect des règles sur la protection contre le bruit, il y a lieu de renvoyer aux considérants topiques de la décision de la Direction qui a correctement exposé le droit applicable. Le giratoire constitue, à l'évidence, une installation notablement modifiée au sens de l'art. 8 al. 2 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) qui, comme telle, doit respecter les valeurs limites d'immission. Or, selon les derniers relevés disponibles, les locaux sensibles au bruit situés dans le bâtiment le plus exposé ne subissent pas une atteinte dépassant les valeurs limites applicables à la zone et bénéficient même d'une marge de 8 dB avant de les atteindre. Face à cette situation, il est donc exclu de renoncer à la construction du giratoire, qui aura d'ailleurs pour effet de limiter le bruit du trafic automobile. Si, contre toute attente, un dépassement des valeurs limites devait être constaté après la construction de l'ouvrage, il sera encore possible de prévoir des mesures complémentaires pour rétablir la situation.

Il est vrai que la création du parking d'échange, installation nouvelle, déploiera un effet sur la route cantonale puisque le parking provoquera un trafic supplémentaire. Cela étant, compte tenu de la cinquantaine de places de stationnement prévue et des places de transbordement pour les bus, il n'est pas vraisemblable que le trafic ainsi généré puisse déployer une influence telle sur la route cantonale qu'on soit en présence d'une utilisation accrue des voies de communication au sens de l'art. 9 OPB. Le trafic en cause n'est manifestement pas de nature à violer cette disposition de droit fédéral.

5. Les autres griefs des recourantes s'avèrent également sans fondement.

a) La commune a bien précisé qu'elle n'entendait pas détruire la partie de la route des Tuileries qui sera déplacée. Les recourantes pourront continuer à utiliser cette voie pour le trafic interne aux parcelles, étant entendu que l'accès se fera sur la nouvelle route et non plus directement sur la route cantonale. C'est donc en vain que les recourantes se plaignent de l'absence d'accès à leurs parcelles.

b) En invoquant leurs intérêts économiques à développer les terrains qui seraient libérés par une implantation plus à l'Est de la route des Tuilleries, les recourantes font valoir

un grief relevant de l'inopportunité de la décision attaquée, irrecevable devant le Tribunal cantonal. A supposer que l'art. 21 LR - qui impose de tenir compte, "dans la mesure du possible", des autres intérêts dignes de protection - vise autre chose que des questions d'opportunité, il faut alors remarquer que la commune et la Direction pouvaient, sans commettre un excès ou un abus de leur pouvoir d'appréciation, décider de maintenir le bâtiment d'habitation existant et de préserver le solde de la parcelle 499b RF en vue d'une utilisation rationnelle de celle-ci. Les recourantes n'ont aucun droit à ce que leurs intérêts passent avant ceux de la propriétaire de l'art. 499b RF.

c) Les griefs liés à la violation du droit d'être entendu sont également sans pertinence.

Le fait que, dans la procédure de modification du PAZ, la commune ait renoncé à organiser la deuxième séance de conciliation qui était prévue ne concrétise aucune violation du droit. Il était clair en effet à ce moment que la prétendue volonté de conciliation émise par les recourantes n'était pas sérieuse et ne pouvait déboucher sur un accord. Dans ces conditions, il n'était pas nécessaire de mener à son terme un processus qui n'avait aucune chance de succès (cf. ATA 2A 04 51 et 52 du 15 septembre 2004 en la cause C). La commune pouvait se limiter à constater l'échec de la séance de conciliation qui a bien eu lieu et qui n'a pas abouti. Elle n'avait pas à prolonger des discussions qui se sont de toute manière avérées vaines, comme en attestent les présentes procédures.

L'autorité intimée a clairement expliqué pourquoi les plans de signalisation n'avaient pas à figurer formellement dans le dossier de mise à l'enquête du giratoire. Il suffit de renvoyer à cette explication pour exclure toute violation du droit d'être entendu sous cet angle.

d) Les recourantes n'ont pas qualité pour recourir contre la modification du plan directeur des circulations. Cet objet échappe donc à leurs critiques. En tant qu'ils concernent le déplacement de la route des Tuileries et la construction du giratoire, les recours ont été examinés au considérant 3.

e) Pour le surplus, la Cour constate qu'hormis les questions générales traitées ci-dessus, les recourantes n'ont pas formulé de griefs concrets concernant le changement d'affectation des parcelles concernées par le déplacement de la route des Tuileries, ni la démolition partielle du bâtiment sur l'art. 499b RF ou la création du parking d'échange.

6. a) Mal fondés, les recours doivent être rejetés. Dans la mesure où la Cour s'est prononcée sur le fond de l'affaire, la demande de restitution de l'effet suspensif est devenue sans objet.

b) Il appartient aux recourantes qui succombent de supporter les frais de procédure (art. 131 CPJA).

Pour le même motif, elles n'ont pas droit à une indemnité de partie.

l a C o u r a r r ê t e :

- I. Les recours 602 08 81, 82, 83, 84 et 85 sont rejetés.
- II. Les frais de procédure, par 3'000 fr, sont mis à la charge des recourantes. Ils sont compensés avec les avances qui ont été effectuées et dont le solde est restitué au mandataire des recourantes.
- III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie.

Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification.

204.6; 215.3